3 1761 11638730 9

GOV
DOC.

Canada Border Services Agency | Agence des services frontaliers du Canada

Ottawa, April 24, 2013

MEMORANDUM D3-1-1

In Brief

POLICY RESPECTING THE IMPORTATION AND TRANSPORTATION OF GOODS

This memorandum replaces the Memorandum D3-1-1 dated September 16, 2008. It has been revised to denote the following changes:

(a) Agency, Division and Branch names were revised to the current appellations.

(b) Paragraphs 5 to 10 have been added to provide further definition of carrier code eligibility.

(c) Paragraph 6 has been updated with the new definition for carrier.

(d) Paragraph 9 of previous version was deleted to reflect policy change.

(e) Paragraphs 22 to 25 have been added to clarify policy for primary warehouse reporting procedures.

Printed in Canada

Canada

Ottawa, April 24, 2013

MEMORANDUM D3-1-1

POLICY RESPECTING THE IMPORTATION AND TRANSPORTATION OF GOODS

This memorandum outlines and explains general Canada Border Services Agency (CBSA) requirements and administrative policies regarding the reporting and transportation of goods being imported into and moving in-transit through Canada by all modes of transport.

This memorandum does not outline the policies and procedures for reporting goods under the Customs Self-Assessment (CSA) Program or goods being exported from Canada. For information regarding the Customs Self-Assessment (CSA) Program policies, guidelines and procedures, refer to Memorandum D3-1-7, *Customs Self Assessment Program for Carriers*. For information about the reporting and transportation of goods being exported from Canada, refer to Memorandum D3-1-8, *Cargo – Export Movements*.

TABLE OF CONTENTS

Guidelines and General Information 1
Introduction 1
Carrier and Freight Forwarder Identification and Eligibility 1
Application to Transmit Electronic Data to the CBSA 2
Sealing Requirements 2
Cargo Reporting 3
Corrections to Cargo Control Documents or Electronic Cargo Transmissions 4
Shortages 4
Overages 4
Shipper's Load and Count 5
CBSA Cargo Control Abstract 5
Remanifested Cargo Control Documents 5
Diversions 6
Interline Transfers 7
Delivery Requirements 7
Delivery Requirements – Exemptions 7
Transfers Between CBSA Release Points 8
Notification of Release of Goods to Warehouse Operators 9
Outstanding Cargo Control Documents Tracing Procedures 9
Shipments Subject to the Requirements of Other Government Departments 11
Penalty Information 11
Ordering Publications and Forms 11
Additional Information 11
Appendix A – Glossary 12
Appendix B – CBSA *Cargo Control Abstract*, Form A10, Completion Instructions 13
Appendix C – Cargo Control Document Specifications 14
Appendix D – Bar Code Specifications for Cargo Control Numbers 16
Appendix E – *Cargo Control Document*, Form A8A(B) Completion Instructions 19
Appendix F – *Diversion Notice*, Form A30 21

GUIDELINES AND GENERAL INFORMATION

Introduction

1. The *Customs Act*, the *Reporting of Imported Goods Regulations* and the *Transportation of Goods Regulations*, establish the time of report, manner of report and who reports goods entering or moving in-transit through Canada. To obtain a copy of the regulations, please see the Justice Canada Web site at www.justice.gc.ca.

2. Except as otherwise prescribed in the *Reporting of Imported Goods Regulations* and the *Transportation of Goods Regulations*, all commercial goods that are imported or moving in-transit through Canada must be reported to the Canada Border Services Agency (CBSA) at first point of arrival (FPOA), even when exempt from Advance Commercial Information (ACI) notification. The requirement to report goods to the CBSA is effected orally or in writing in the prescribed manner.

3. The receipt of cargo control information enables the CBSA to:

(a) Control the movement of goods;

(b) Ensure payment of duty and tax as prescribed by the *Customs Tariff*, *Excise Tax Act*, *Excise Act 2001* and the *Special Import Measures Act*;

(c) Ensure compliance with other Acts of Parliament that control, prohibit, or regulate the import or in-transit movement of any specified commodity; and

(d) Keep Canadians safe.

Carrier and Freight Forwarder Identification and Eligibility

4. For the purpose of identifying carriers and freight forwarders, a four-character code will be assigned by the CBSA to all eligible parties. This code must be shown on all cargo control documents or provided in Electronic Data Interchange (EDI) transmissions.

5. Transporting carriers and freight forwarders eligible for a carrier code can only have one carrier code per mode of transport for each legal entity.

6. For the purpose of assessing carrier code eligibility, the CBSA defines a carrier as the entity operating a conveyance transporting specified goods to Canada. To operate a conveyance means to have legal custody and control of the conveyance as:

(a) an owner,

(b) a lessee under a lease or agreement of hire,

(c) a charterer under an agreement of hire,

(d) as a purchaser under a conditional sale or hire purchase agreement that reserves to the vendor the title to the conveyance until the purchase price is paid or certain conditions are performed, or

(e) a mortgagor.

Specified goods means:

(a) commercial goods,

(b) empty cargo containers to be imported into Canada and that are not for sale, and

(c) any other goods to be transported to Canada for a fee.

7. Clients who do not meet the criteria mentioned above are not eligible to receive or hold a carrier code.

8. It is the responsibility of the applicant to demonstrate to the CBSA that the entity is in fact a carrier as per the definition from paragraph 6.

9. The CBSA also issues codes to eligible freight forwarders. Clients who apply for a freight forwarder code must also demonstrate that they meet the definition of a freight forwarder.

10. For purposes of assessing freight forwarder eligibility, a freight forwarder is defined as an agent who arranges for the transportation of goods, and who may provide other services such as consolidation and deconsolidation of shipments, de-stuffing containers, Customs brokerage and warehousing. Freight forwarders do not transport goods into Canada but, if in possession of a valid bonded CBSA freight forwarder carrier/identifier code, may transport in-bond goods from point to point within Canada. For more information on freight forwarder requirements please see Memorandum D3-3-1, *Forwarded and Consolidated Cargo – Import Movements*.

11. Carriers or Canadian freight forwarders must advise the CBSA in writing, within 30 days of any change to their legal entity, name, address and contact information.

12. Only carriers or freight forwarders that have filed security with the CBSA are permitted to transport in-bond goods between points in Canada.

13. Information on posting security and requirements involving legal name changes may be found in Memorandum D1-7-1, *Posting Security for Transacting Bonded Operations*. A sample of the *Customs Bond*, Form D120, is available on the CBSA Web site at **www.cbsa.gc.ca**.

14. For information regarding mode specific security requirements refer to:

(a) D3-4-2, *Highway Cargo – Import Movements*

(b) D3-2-1, *International Commercial Air Traffic and Conveyance Reporting*

(c) D3-6-6, *Rail Cargo – Import Movements*

(d) D3-5-2, *Marine Cargo – Import Movements*

(e) D3-3-1, *Forwarded and Consolidated Cargo – Import Movements*

Application to Transmit Electronic Data to the CBSA

15. Under the ACI program, all carriers must transmit pre-arrival electronic cargo and conveyance data using EDI. For more information, refer to Memorandum D3-2-1, *International Commercial Air Traffic and Conveyance Reporting* for air conveyance, D3-2-2, *Air Cargo – Import and In-transit Movements* for air cargo, Memorandum D3-5-1, *Commercial Vessels in International Service* for marine conveyance , D3-5-2, *Marine Cargo – Import Movements* for marine cargo, Memorandum D3-4-2, *Highway Cargo – Import Movements* for highway cargo and Memorandum D3-6-6, *Rail Cargo – Import Movements* for rail cargo .

Sealing Requirements

16. Unless otherwise stipulated, conveyances, containers or compartments moving to an inland destination in-bond for examination and/or release must be sealed with CBSA or company seals.

17. If a conveyance or container or part thereof that contains in-bond goods is sealed with a company seal, the seal number must be noted correctly on the cargo control document. The company seal will remain intact, unless the CBSA performs an examination, and part of the shipment is released at the border and the remainder is to be released inland. In these instances, a CBSA seal must be affixed to the conveyance for furtherance inland.

18. Unless otherwise specified, a conveyance or container transported by a post-audit or CSA approved carrier does not have to be sealed, if the goods are manifested to an inland destination.

19. The CBSA reserves the right to seal any container, conveyance or compartment at any time.

20. Member companies of the Partners in Protection (PIP) program have agreed to use high security seals in their international supply chains. The responsibility for the use of high security seals rests with the PIP approved importer and

the PIP approved carrier. More specific information on PIP can be found on the CBSA Web site at www.cbsa.gc.ca.

Cargo Reporting

21. Unless exempted under the regulations, commercial goods being imported into Canada must be reported by the carrier to CBSA on an approved cargo control document (CCD) or via EDI in accordance with departmentally approved standards. In lieu of a CCD or cargo EDI transmission, shipments eligible for the Courier Imports Remission Order or the Courier Low Value Shipment (LVS) Program can be reported to CBSA on a consist sheet or cargo/release list, respectively. Further information on consist sheet or cargo/release list reporting can be found in Memorandum D8-2-16, *Courier Imports Remission*, or Memorandum D17-1-2, *Reporting and Accounting for Low Value Commercial Goods (Under CAN$1,600)*.

22. Unless otherwise exempted in writing by the CBSA, goods reported at FPOA and authorized to move in bond, must be delivered to the applicable primary sufferance warehouse that is licensed to receive the goods. The following are the types of primary warehouses:

(a) Highway cargo: BW sufferance warehouse

(b) Rail cargo: AR sufferance warehouse

(c) Air cargo: AA or AH sufferance warehouse

(d) Marine cargo: AM or AW sufferance warehouse

23. The carrier must indicate the CBSA office where the goods are to be released or destined. This is the CBSA office code applicable to the destination primary sufferance warehouse where the goods are to be delivered.

24. The carrier must indicate the name and address/sub location code of the destination primary sufferance warehouse where goods will be stored pending clearance.

Note: Where goods will eventually move from the primary to a secondary sufferance warehouse i.e. upon presentation of the Freight Forwarder (FF) house bills to the CBSA, it is not acceptable for the primary carrier to indicate the secondary warehouse as the destination or as the location of goods on their CCD.

25. Where carriers do not adhere to the aforementioned, the cargo report will be rejected by the CBSA and will require correction before the goods are allowed to proceed.

26. A cargo control document, cargo EDI transmission, or other CBSA approved cargo report will not be required:

(a) where a shipment has been granted line release privileges under the Pre-Arrival Review System (PARS); or

(b) where a shipment is being transported by the importer, who obtains release of, and accounts for, the goods by presenting a Form B3-3, *Canada Customs Coding Form*, type C, cash accounting document at the initial CBSA office of report.

27. For information regarding goods imported by courier, regardless of mode, refer to:

(a) Memorandum D17-1-2, *Reporting and Accounting for Low Value Commercial Goods (Under CAN$1,600)*; and

(b) Memorandum D17-4-0, *Courier Low Value Shipment Program*

28. For further information on the reporting documentation and procedural requirements for the inward portion of the in-transit or Freight Remaining on Board (FROB) movement of a shipment refer to the Memoranda D3 Transportation series relating to the particular mode of transportation. These include:

(a) Memorandum D3-2-2, *Air Cargo – Import and In-transit Movements*;

(b) Memorandum D3-4-5, *Highway Cargo – In-transit Movements*;

(c) Memorandum D3-5-2, *Marine Cargo – Import Movements*; and

(d) Memorandum D3-6-7, *Rail Cargo – In-transit Movements*.

29. When reporting goods to the CBSA, which are exempt from ACI, carriers may use the standard *CBSA Cargo Control Document*, Form A8A(B), which is available at all CBSA offices or which may be ordered online through the CBSA Web under "Publications and Forms". Carriers may also privately print the cargo control document, Form A8A(B), in accordance with the specifications contained in the Appendix C of this memorandum. Alternatively, carriers may use other approved cargo control documents such as the IATA standard air waybill for air cargo; Form A6A, *Freight/Cargo Manifest* for marine cargo; Form A8B, *United States-Canada Transit Manifest*, for in-transit goods being transported by highway mode, etc.

Note: For further information on alternate cargo control documents that meet CBSA requirements and instructions on the completion of the prescribed reporting documents, refer to the Memoranda D3Transportation series relating to the particular mode of transport and Memorandum D17-1-2, *Reporting and Accounting for Low Value Commercial Goods (Under CAN$1,600)*. These include information on forms A8A(B), A6A, A8B, A10 and A30.

Note: For further information on reporting automotive production and service goods refer to Memorandum D17-3-1, *The New Automotive System – Highway Mode.*

Corrections to Cargo Control Documents or Electronic Cargo Transmissions

30. Any corrections must be made to all copies of the original cargo control document before presenting it to the CBSA. Corrections may also be made to cargo control data elements, which have been electronically transmitted to the CBSA.

Note: Instructions for providing corrected information in the required electronic format are found in the Electronic Commerce Client Requirements Documents which can be found on the CBSA Web site.

31. Corrections to a cargo control document may also be made after the carrier has reported to the CBSA, if the long room and CBSA delivery authority copies have not been presented to the broker/consignee. The corrections are to be made on the long room and CBSA delivery authority copies and presented to the CBSA, accompanied by supporting evidence, if the quantity or description is changed. Acceptable supporting evidence will be the original bill of lading, waybill, interlined pro-bill or other acceptable document from the point of loading. The long room and CBSA delivery authority copies will be returned to the carrier for presentation to the consignee.

32. When a cargo control document must be rewritten, the rewritten document must bear the same cargo control number as the original. A notation must be shown on the new document in the description of goods section stating the reason the original document has been rewritten. Any change in the quantity or description of goods must be supported by documentation such as the original bill of lading, waybill, interlined pro-bill, or other acceptable document from the point of loading.

Note: Instructions for re-transmitting cargo control information are found in Electronic Commerce Client Requirements Documents which can be found on the CBSA Web site.

33. The carrier should rewrite the cargo control document for a change in quantity on a shipper's load and count only when the original bill of lading or interlined pro-bill contains a typographical or other error, or when an error occurred in the preparation of the cargo control document.

34. The carrier must present all copies of the rewritten document with the long room and CBSA delivery authority copies of the original document, and the supporting documentation, where necessary, to the CBSA for validation.

35. If found to be acceptable, the long room and CBSA delivery authority copies of the rewritten document will be date stamped on the reverse of the document. The rewritten long room and CBSA delivery authority copies will be returned to the carrier for furtherance to the consignee. The CBSA will destroy the original CBSA delivery authority copy. The rewritten mail copy (with the original long room copy and supporting documentation) will be retained by the CBSA.

Shortages

36. A shortage is any deficiency in the number of pieces in a shipment against the quantity reported at FPOA.

37. As the carrier's report to the CBSA is proof of the goods being on board the conveyance, all goods reported to the CBSA are deemed to have landed in Canada.

38. Duty and taxes will be assessed on all goods reported unless acceptable evidence of a shortage is presented to the CBSA. Presentation of evidence of the shortage is the responsibility of the party liable for payment of the duties and taxes.

39. Acceptable evidence of a shortage can consist of written evidence of payment of a claim by a foreign carrier, a statement by a border services or peace officer that the goods were lost or destroyed through an accident, fire or documentation from the vendor, exporter, shipper or warehouse operator at the point of departure attesting that a true shortage did exist and was not the result of theft, loss, etc.

Note: Documentation originating from the carrier is not considered acceptable evidence of a shortage. Shortages must be substantiated by a third party.

40. Where evidence of a shortage cannot be provided within 70 days of the initial report, duties and taxes owing for the short goods must be paid. For information on refund claims, refer to Memorandum D6-2-2, *Refund of Duties*.

41. Shortages previously noted on waybills at a trans-shipping point outside Canada, or as ascertained by a physical check by a border services officer at the CBSA office of importation, must be noted on all copies of the cargo control document. For example:

> 10 cases
> 1 case short at ... (location where goods were found short)

42. When portions of a shipment previously identified as a shortage are forwarded to Canada, they must be reported. The new document or EDI transmission record must bear a reference to the original cargo control document number in the description of goods field.

Overages

43. An overage means any excess in the number of pieces reported.

44. All such goods found by the CBSA or the carrier must be documented immediately by the carrier on a cargo control document or reported by means of the appropriate EDI cargo transmission. All copies of the cargo control document must be presented to the CBSA for validation and processing. The Long Room and CBSA Delivery Authority

copies will be returned to the carrier for furtherance to the consignee for use in effecting CBSA clearance.

45. As overages represent cargo that has not been reported to the CBSA as required under the *Customs Act*, when a border services officer discovers an overage during a CBSA check or examination, the carrier will be assessed the appropriate penalty. For additional information on penalties, please see paragraphs 105 to 107 of this memorandum and Memorandum D22-1-1, *Administrative Monetary Penalty System*.

46. In the case of post-audit carriers, a penalty will not be assessed, if the carrier can provide proof within 24 hours of arrival of the shipment that a cargo control document had been prepared for the goods, before their arrival in Canada. When the carrier prepares the new cargo control document to cover the unreported goods, the document must bear a reference to the original cargo control document number in the description of goods section of the document. This privilege does not apply to post audit air carriers due to the implementation of ACI.

Note: Acceptable proof includes presentation of the original cargo control document, an internal discrepancy report showing the loading error, or other evidence.

47. In the case of overages found by a carrier within their own system, the carrier must report the goods to the nearest CBSA office immediately on a cargo control document or transmit the appropriate EDI cargo transmission. This action will be considered a voluntary disclosure, and the carrier will not be assessed a penalty.

48. In the case of goods owned by the carrier (company owned material, (COMAT)), or where goods are being carried in a conveyance (truck, aircraft, etc.) owned or controlled by the importer or shipper, the CBSA will seize the unreported goods and the conveyance.

49. Domestic goods shipped from one point in Canada to another point in Canada, found astray in the United States and returned to Canada must be covered by a cargo control document or appropriate EDI cargo transmission showing the CBSA office of re-importation as the receiving CBSA office. After verification of the facts, the shipment will be released to the carrier.

Note: Verification will consist of satisfactory evidence provided by the U.S. Customs and Border Protection or the carrier at the trans-shipping point where the goods were found. The cargo control document or EDI cargo transmission will be acquitted by reference to this memorandum.

50. U. S. shipments destined for other points in the United States, but found astray by the carrier in Canada are to be returned to the United States under a cargo control document. The carrier must have a certificate typed on the document that the shipment was found astray in Canada on the applicable date and is now being returned to the United States in the same condition as received. The certificate must also state that the goods have remained under CBSA control and have a space for the signature of a border service officer. When the goods are exported, the long room and CBSA delivery authority copies must be presented to the CBSA at the point of exit. The CBSA delivery authority copy will be returned to the carrier after being stamped by the CBSA and the long room copy will be assigned an outward report number and retained by the CBSA.

Shipper's Load and Count

51. When cargo is carried under shipper's load and count arrangements between the carrier and the shipper, the cargo control document must be clearly marked "shipper's load and count" and the shipper must seal all units before transfer to the carrier. "Shippers load and count" is not a description of the goods.

52. The carrier must maintain a seal record and note the seal number on the cargo control document. A border service officer must supervise the breaking of a shippers seal when required for CBSA purposes. The border service officer will reseal the unit with a CBSA seal and notate the new number on the documents.

CBSA Cargo Control Abstract

53. A shipment must be abstracted when its cargo control document will be accounted for by more than one CBSA accounting document or other clearance document, with the exception of split shipments in the air mode. Importers or their agents must document abstracts on CBSA *Cargo Control Abstract*, Form A10.

54. A Form A10 must be prepared for each portion of the shipment requiring separate acquittal. The entire quantity shown on the carrier's original cargo control document must be accounted for on the cargo control abstracts.

55. Form A10 is a five-part form consisting of the following copies:

(a) CBSA Control copy

(b) Long Room copy

(c) CBSA Delivery Authority copy

(d) Warehouse Operator's copy

(e) Issuer's copy

Note: An example of this form can be seen on the CBSA Web site under "Publications and Forms", and can also be ordered online.

56. Each cargo control abstract must show a unique number consisting of the cargo control number on the master cargo control document suffixed by the character X and a sequential numeric digit, beginning with 1. For example:

(a) If a shipment manifested by a carrier were to be accounted for by three separate acquittal documents,

three abstracts would be prepared. The master cargo control number 6110 SA12345 would be shown in the "Master Cargo Control No." field of each abstract, and the three abstracts would be numbered 6110 SA12345X1, 6110 SA12345X2, 6110 SA12345X3; or

(b) System limitations allow for a maximum of 25 characters. Therefore, where a cargo control document consisting of 23 characters is to be abstracted into more than nine shipments, the cargo control number on the master document would be suffixed by:

(i) X1 to X9 for the first nine abstracts,

(ii) Y1 to Y9 for the next nine abstracts,

(iii) Z1 to Z9 for the next nine abstracts,

(iv) A1 to A9 for the next nine abstracts,

(v) B1 to B9 for the next nine abstracts, etc.

Note: The character "D" cannot be used as a suffix in abstract numbers.

57. The importer or their agent must present all copies of the abstracts listed on the A10, as well as the long room and CBSA delivery authority copies of the original CCD, prior to the release of any portion of an abstracted CCD.

58. The CBSA delivery authority copy of the original cargo control document will be notated "Abstracted" by the CBSA and returned to the warehouse operator for record-keeping purposes. The CBSA control copy of each abstract, along with the long room copy of the original cargo control document will remain with the CBSA. The long room and CBSA delivery authority copies of each abstract will be returned to the consignee for presentation with the clearance documents. The importer or their agent will forward the warehouse operator's copy of each abstract to the warehouse operator for record-keeping purposes. The "Issuer's copy" of each abstract will be returned to the importer or their agent. Further details on the warehouse operator's record-keeping requirements can be found in Memorandum D4-1-4, *Customs Sufferance Warehouses*.

59. Under no circumstances may cargo be removed from a sufferance warehouse once abstracts have been presented without presentation of a valid acquittal document or a remanifest cargo control document to cover the movement of the goods. Failure to comply will result in the issuance of Administrative Monetary Penalties.

Remanifested Cargo Control Documents

60. In situations where cargo must be remanifested (for example, a change in the carrier who is transporting the in-bond shipment), a new cargo control document, otherwise known as a remanifest, must be presented to the CBSA before the goods are allowed to proceed. The information shown on the remanifest must match the information on the original cargo control document. Any discrepancies must be approved by the CBSA. The remanifested cargo control document must have a new cargo control number with the original cargo control number notated in the "previous cargo control number" field.

61. The carrier code appearing in the carrier code/cargo control number field of the remanifested cargo control document represents the carrier who is liable for the goods.

62. In the case where the original cargo is to be split for furtherance to more than one destination, remanifests are to be prepared for each portion of the shipment, by destination. All the remanifest cargo control documents for the total quantity of the original cargo control document must be presented to the CBSA at the same time.

63. Carriers operating under the post-audit system must number their remanifest cargo control documents with the pro-bill or waybill number assigned to the consignment within their system.

64. All copies of the remanifest cargo control documents must be presented to the CBSA, accompanied by the long room and CBSA delivery authority copies of the previous cargo control document. The CBSA delivery authority copy of the original cargo control document will be notated "Remanifest" and initialled by the border service officer for return to the warehouse operator. The mail and station copies of the remanifest cargo control documents will be retained by the CBSA, and the remaining copies will be returned to the carrier.

Diversions

65. For the purpose of these instructions, a diversion occurs when a shipment is rerouted to another CBSA office, before arriving at the destination CBSA office or sufferance warehouse indicated on the cargo control document. If it is determined that the goods should have been directed to another CBSA office for release only after arrival at the destination, then a remanifest must be submitted. No more than one diversion of the same shipment will be allowed before a new cargo control document is issued.

66. For information on diversion reporting procedures for the air and marine modes, where ACI cargo and conveyance reporting applies, please see Memorandum D3-2-2 (for air mode) and Memorandum D3-5-2 (for marine mode).

67. It will be the responsibility of the carrier in whose system the diversion occurs to prepare a CBSA *Diversion Notice*, Form A30, in duplicate, and attach both copies to the long room copy of the cargo control document.

68. The diversion notice will be supplied by the carrier in 21.5 cm by 14 cm (8 in. by 5 in.) size and printed on blue paper. If the carrier so elects, the diversion notice can be prepared in triplicate. The third copy will be date-stamped and returned to the carrier for record purposes. Diversion notices must be in the format prescribed in Appendix F of this memorandum.

69. The diversion notice and the long room and CBSA delivery authority copies of the cargo control document must be given to the consignee, or connecting carrier if interlined, for presentation with the relative acquittal documents at the CBSA office of release. The diversion notice will remain with the acquittal document until numbered.

70. Diverted shipments cannot be released by the CBSA without a diversion notice attached to the cargo control document. In situations where the carrier neglects to provide the consignee with a diversion notice, it is the consignee's responsibility either to obtain it from the carrier or to prepare a diversion notice (in duplicate) for presentation to the CBSA.

71. If a discrepancy exists, the CBSA office of release will contact the CBSA office at the point of arrival by returning the diversion notice with a copy of the cargo control document. It will be the responsibility of the CBSA office at the point of arrival to resolve the discrepancy.

72. When only a portion of the shipment is to be diverted to another CBSA office for release, abstracts must be prepared to cover the re-routed portions of the shipment as well as the portions of the shipment to be cleared locally. The re-routed portion must then be documented on a remanifest, which will cancel the abstract.

73. Diversion notice procedures are not applicable to shipments covered by a freight forwarder's cargo control document or CBSA *Cargo Control Abstracts*, Form A10.

Interline Transfers

74. Post-audit carriers may transfer in-bond goods to a secondary bonded carrier for furtherance to the destination under the post-audit carrier's original cargo control document, as outlined in paragraphs 91*(e)* and 94 of this memorandum, provided that the final destination is indicated on the original cargo control document and the transfer is covered by an in-bond interline transfer document, which meets CBSA requirements. The transferring carrier will surrender the long room and CBSA delivery authority copies of the cargo control document to the delivering carrier who, in turn, will surrender the documents to the broker or importer at the destination CBSA office.

75. For the transferring carrier to be absolved of liability to the CBSA once the goods have been transferred, the in-bond interline transfer document must meet the following requirements:

(a) it must be clearly marked "in-bond";

(b) it must clearly identify the carrier to whom the shipment is being interlined;

(c) it must identify the shipment being transferred by cargo control number, consignee, shipper, quantity and description of goods;

(d) it must identify the conveyance or vehicle identification number;

(e) it must indicate the interline transfer point and the sufferance warehouse to which the goods are to be delivered pending release by the CBSA; and

(f) it must be signed and dated by the carrier to whom the shipment is being transferred.

Delivery Requirements

76. In-bond goods that have not been released by the CBSA at the first point of arrival must be delivered to another CBSA office or a specified sufferance warehouse for CBSA release, unless exempted from this requirement by the CBSA (see paragraph 70 of this memorandum).

77. Information about general delivery requirements into sufferance warehouses may be found under "Delivery Requirements and Transfers to Sufferance Warehouses" in the Memoranda D3 series outlining the cargo procedures for the specific mode of transport.

78. Cargo arriving in Canada as marine or rail traffic can be transferred to a highway carrier and move forward to its destination on the primary marine or rail cargo control document provided that:

(a) the highway sufferance warehouse at the destination is licensed to receive shipments on marine or rail cargo control documents;

(b) the CBSA office at the destination is indicated in the manifest's "to" field on the primary cargo control document; and

(c) the marine shipments are being transported to their destination under an overland movement authority and security (see Memorandum D3-5-2).

Delivery Requirements – Exemptions

79. The following commodities have been exempted from the delivery requirements outlined in paragraph 67 of this memorandum:

(a) articles imported as settlers' effects (tariff item No. 9807.00.00) or under the provisions of tariff items Nos. 9805.00.00 and 9808.00.00;

(b) Goods imported for a period not exceeding six months for the purpose of display at a convention or a public exhibition at which the goods of various manufacturers or producers are displayed;

(c) empty cargo containers repositioned for loading export cargo;

(d) goods subject to the *Explosives Act;*

(e) goods transferred from a bonded warehouse in one CBSA office jurisdiction to a bonded warehouse in another CBSA office jurisdiction, provided the fields indicating the sending and receiving CBSA offices on

the cargo control document are properly completed. For example, manifested from the CBSA office of Toronto, bond No. 20, to the CBSA office of London, bond No. 13;

(f) goods for delivery to a CBSA bonded warehouse under the jurisdiction of a frontier CBSA office may be manifested directly onto the frontier CBSA office, when no sufferance warehouse is established at the location;

(g) goods being the property of the U.S. government, arriving by highway and manifested on Argentia, Newfoundland, for release (provided the imported goods comply with the restrictions imposed by the *Excise Act, 2001*); and

(h) goods for delivery to a duty-free shop (alcohol and tobacco products are covered in paragraph 71 of this memorandum).

80. Spirits, wine and tobacco products are exempted from the delivery requirements outlined in paragraph 67 of this memorandum, under the circumstances outlined below and may be delivered as explained in this paragraph:

(a) Bulk spirits may be released to the possession of a spirits licensee or a licensed user, while bulk wine may be released to the possession of a wine licensee or a licensed user, under the provisions of the *Excise Act, 2001*. The actual importation of bulk spirits must be specifically allowed under the *Importation of Intoxicating Liquors Act* or otherwise be carried out by a provincial liquor board, commission or other provincial government agency for release to the appropriate licensee under the *Excise Act, 2001*.

(b) Importations of packaged spirits and packaged wine by a provincial liquor board, commission, or other provincial government agency may be released, with deferral of the additional duties equal to excise duties, to the possession of the licensed excise warehouse of that organization, in accordance with the provisions of the *Excise Act, 2001*.

(c) Non-duty paid packaged spirits or packaged wine destined for use as ships' stores, for personal or official use by accredited representatives in Canada or for sale in a duty free shop may be released directly for such purposes without payment of the additional duties equal to excise duties or may be entered into an excise warehouse or a customs bonded warehouse on a duty deferred basis, in accordance with the *Excise Act, 2001*. Bulk spirits and bulk wine, as well as packaged spirits and wine, may also be placed in a customs bonded warehouse if they are intended for delivery to a point outside of Canada. These are the only circumstances under which spirits and wine may be placed in customs bonded warehouses.

(d) For additional information on the warehousing, delivery requirements and restrictions related to alcohol and tobacco products please see the following:

(i) Memorandum D3-1-3, *Commercial Importation of Intoxicating Liquors*;

(ii) Memorandum D4-3-5, *Duty-Free Shop – Inventory Control and Sales Requirements*, and

(iii) Memorandum D18-3-1, *Reporting and Accounting of Excise Duties on Imported Tobacco, Tobacco Products, Wine and Spirits, and Release of Those Goods*.

81. For additional information on excise policy related to alcohol and tobacco products, please contact the excise duty section of your regional Canada Revenue Agency (CRA) office; for a directory of regional offices please see the CRA Web site at **www.cra.gc.ca**.

Transfers Between CBSA Release Points

82. A transfer is effected by the movement of goods from one release point to another.

83. Information about transfers between sufferance warehouses may be found under "Delivery Requirements and Transfers to Sufferance Warehouses" in the Memoranda D3 series relating to the cargo procedures for the particular mode of transport.

84. Goods transferred from a sufferance warehouse to a private bonded warehouse will not be documented on a cargo control document, as CBSA control will be effected under the B3-3 accounting document. Responsibility for loss will rest with the importer of record on whose behalf the transfer was made. This shall also apply to goods transferred between private bonded warehouses within the jurisdiction of one CBSA office.

85. Goods transferred from or into a public bonded warehouse must be documented on a cargo control document. A cargo control document will also be required when goods are transferred from a private or public bonded warehouse in one CBSA jurisdiction into a private or public bonded warehouse in another CBSA office jurisdiction.

86. Where possible, the cargo control document covering the transfer must be presented at the same time as the B3-3 accounting document and it must bear a reference to the B3-3 accounting document number in the description of goods section. The quantity and description of goods shown on the cargo control document must be identical to that shown on the B3-3 accounting document. Where the goods are moving from a sufferance warehouse into a public bonded warehouse, the CBSA Delivery Authority copy of the original cargo control document, which covered the movement of the goods into the sufferance warehouse, will not be returned to the sufferance warehouse operator until the CBSA receives and validates the cargo control document covering the transfer of the goods.

87. After validation of the B3-3 accounting document and cargo control document, the long room and CBSA delivery authority copies will be returned to the carrier for presentation to the receiving warehouse operator. The CBSA will retain the mail and station copies for control purposes.

88. Upon delivery of the goods to the bonded warehouse, the warehouse operator must acknowledge receipt of the goods on the long room and CBSA delivery authority copies. Any discrepancies in the number of pieces should also be noted.

89. When the goods have been transferred from a bonded warehouse, the warehouse operator will present the long room and CBSA delivery authority copies to the consignee or agent for subsequent presentation with the B3-3 accounting document for re-warehousing.

Notification of Release of Goods to Warehouse Operators

90. When the CBSA transmits notification of the release of a shipment to warehouse operators by facsimile or via a Release Notification System (RNS) message, the following information must be given to the warehouse operator:

(a) cargo control number (including suffix on abstract cargo control documents);

(b) car/trailer/container number;

(c) number of pieces released; and

(d) consignee name

91. In the case where the actual CBSA delivery authority copy of the cargo control document is transmitted by facsimile, the original of the document is not forwarded to the warehouse operator. In all other cases, the original CBSA delivery authority copy must be forwarded to the warehouse operator.

92. Sufferance warehouse operators may not release goods from their warehouse until they have received one of the following:

(a) a stamped original, facsimile, or scanned CBSA delivery authority copy of the cargo control document; or

(b) an RNS message received directly from the system as an RNS participant; or

(c) an RNS message received through the intermediary of a dedicated service provider.

Note: Option *(a)* does not apply in situations where the importer/broker has used an EDI service option.

93. In those cases where more than one shipment is contained in the car, trailer or container, it is the warehouse operator's responsibility to ensure that only the identified shipment is released or that the car, trailer or container is held until all its contents are released.

94. In the air and marine modes, if an ACI hold has been placed on a shipment, this hold supersedes the release of the goods. The goods cannot be released until the hold has been removed by the CBSA. For more information about ACI holds and cargo release, please see Memorandum D3-2-2 (for air mode) and Memorandum D3-5-2 (for marine mode).

Outstanding Cargo Control Documents Tracing Procedures

95. The carrier's report to the CBSA is proof of the goods being on board the conveyance in the absence of evidence to the contrary, and all goods reported are deemed to have landed. The carrier is liable for duty and taxes payable on all goods reported, unless evidence that the goods did not enter Canadian commerce or consumption without the benefit of CBSA release is provided. In accordance with the *Reporting of Imported Goods Regulations*, payment or evidence should be provided to the CBSA within 70 days of the date of initial report.

96. Tracing procedures, which are based on proper risk-management principles, will be initiated by the CBSA against all outstanding cargo control documents that remain unacquitted 40 days from the date of initial report to the CBSA.

97. Before issuing a *CBSA Tracer*, Form A19, the CBSA will verify if the goods are on hand in a CBSA sufferance warehouse or other approved holding area. If the goods are found, the procedures for unclaimed goods, as detailed in the *Storage of Goods Regulations*, will be followed.

98. If the goods are not in the sufferance warehouse, a Form A19, will be issued to the carrier of record (i.e. the carrier whose carrier code appears on the outstanding cargo control document). A copy of the cargo control document will be attached to the Form A19 to enable the carrier to trace the shipment.

99. The A19 form allows the carrier 30 days to present the goods for examination, to present evidence that the goods did not enter Canadian commerce or consumption without the benefit of CBSA examination and release, to present evidence that the goods were exported, or that the liability for the in-bond shipment was transferred to another bonded carrier or to a sufferance warehouse operator.

100. Where satisfactory evidence can be provided to prove that the goods did not enter Canadian consumption without CBSA examination or release, the carrier will be exonerated of liability to pay duties and taxes. As a guideline, the following is representative of satisfactory evidence:

(a) The goods were released by the CBSA. A copy of the CBSA-stamped CBSA delivery authority copy of the cargo control document, a message generated by the RNS to the carrier or warehouse operator, a duty-paid final accounting document, Form B3-3, *Canada Customs Coding Form*, a stamped duty-paid copy of a Form B3-2, *Detailed Coding Statement* (DCS), a

Form K84, *Importer/Broker Account Statement*, or for CSA importers, a Revenue Summary Accounting (RSF) form with a completed Importer Payment Voucher (BSF645).

(b) The goods were not laden outside Canada. A written statement from the exporter, foreign port authority or other official with knowledge of the facts that the goods are located in a foreign country and have not been laden for movement to Canada.

(c) A shortage occurred outside Canada. Written evidence of payment of a claim by a foreign carrier to support the contention that the shortage occurred outside Canada, or a statement by a foreign customs or peace officer that the goods were lost or destroyed through an accident or other such contingency abroad.

(d) The goods were delivered into an approved CBSA sufferance warehouse. A receipt document signed by the sufferance warehouse operator.

(e) The goods were interlined in-bond by a post-audit carrier to a second bonded carrier for delivery to their destination. A copy of an acceptable interline document bearing the signature of the second carrier marked "in-bond". This refers only to those shipments where the cargo is transferred to the second carrier for delivery and the post-audit carrier's original cargo control document covers the movement to the final destination.

(f) The goods were transferred in-bond to another bonded carrier. A transfer document or a copy of the cargo control document bearing the signature of a representative of the transferee with the document marked "in-bond". This refers to those shipments, which are turned over to another carrier for remanifesting to their final destination.

(g) While still in-bond, the goods were exported from Canada. A copy of the cargo control document or electronic export report under which the goods were exported without leaving the carrier's system, or a copy of a United States Consumption Entry, or similar accounting document from a foreign government.

(h) The goods were destroyed after landing in Canada, before CBSA release. Evidence of destruction by accident, fire, etc., in the form of a report by police or fire officials, or remnants of the articles identifiable as the goods covered by the cargo control document.

101. If, on receipt of the Form A19, the carrier determines the load is within the carrier's system, the cargo is to be delivered immediately to the sufferance warehouse. The carrier must inform the consignee and the CBSA of the location of the goods.

102. The CBSA will allow the consignee two business days after notification by the carrier, warehouse operator, or importer/broker that an accounting document is required, to present an accounting document for the goods before issuing a Form E44, *Notice – Unclaimed Goods*, and transferring the goods into the Queen's Warehouse.

103. When a post-audit carrier submits acceptable evidence to the CBSA that the goods were interlined in-bond to a second bonded carrier for delivery to the destination on the original cargo control document, as outlined in paragraphs 65, 66 and 91*(e)* of this memorandum, the post-audit carrier will be absolved of liability for the goods. The secondary or receiving carrier will be issued a CBSA Tracer, accompanied by a copy of the cargo control document and a copy of the evidence, and will be held accountable for the goods.

104. If the post-audit carrier cannot provide acceptable evidence that the goods were interlined in-bond to a second bonded carrier, the original carrier retains responsibility for the cargo. Accordingly, in response to the CBSA Tracer, the post-audit carrier is responsible for contacting the delivering carrier for information on the outstanding shipment and for providing acceptable evidence to the CBSA of the legal disposition of the goods.

105. When a carrier submits acceptable evidence to the CBSA that the goods were transferred in-bond to another bonded carrier for remanifesting to another CBSA office, the original carrier will be absolved of liability for the goods. The receiving carrier will be issued a CBSA Tracer, accompanied by a copy of the cargo control document and a copy of the evidence of the transfer, and will be held accountable for the goods.

Note: Failure to respond to a CBSA Tracer within a 30-day time limit may result in the issuance of an AMPS penalty.

106. Where proof of legal disposition of the goods is not submitted to the CBSA within the 30-day time period of the CBSA Tracer, duties must be accounted for on Form B3-3 or Form K23, *Invoice*, depending on the party liable for the payment of duties.

107. Where the importer has received the goods, but the duty has not been accounted for (e.g. unlawful delivery or unlawful removal from a sufferance warehouse), the importer must be asked in writing to submit a voluntary entry on Form B3-3 within 30 days.

108. Where it is determined that the carrier or the warehouse operator is liable for the duties owing on the goods (e.g. lost or unaccounted in-bond goods or where the importer has failed to account for duties on goods unlawfully delivered or removed from a sufferance warehouse), a demand for payment of duties will be made on Form K23. Receipt of payment should be acknowledged on Form K21, *Cash Receipt*.

109. Form K23 allows the carrier 30 days from the date of issuance to remit payment. Failure to do so within this 30-day limit will result in a demand to the surety company for payment of the duties owed or the cashing in

of other forms of security, as applicable. In addition, all in-bond privileges of the carrier may be withdrawn. Refund claims on a paid K23 form will be considered if suitable evidence is presented to the CBSA within two years of payment.

110. In the case of outstanding import shipments covered by single-trip bonds, the CBSA office of destination will request a copy of the bond and bond application from the issuing office to facilitate tracing of the shipment or demands on the surety company.

111. The CBSA office of issuance will be responsible for tracing outstanding in-transit shipments covered by an *United States – Canada Transit Manifest*, Form A8B. An example of this form can be seen on the CBSA Web site under "Publications and Forms".

Shipments Subject to the Requirements of Other Government Departments

112. Unacquitted cargo control documents, including unacquitted in-transit documents, may cover shipments which are subject to requirements of other government departments. These requirements must be considered when tracing action is being taken (refer to the appropriate memorandum in the D19 series Acts and Regulations of Other Government Departments.

113. The CBSA should also communicate information on unacquitted cargo control documents to other government departments for follow-up action, as required.

Penalty Information

114. For more information on administrative penalties, please refer to Memorandum D22-1-1. Information on AMPS penalties is also available on the CBSA Web site.

115. Other administrative sanctions, such as the revocation of program privileges and penalties of other government departments, may also be applicable.

116. In some situations, failure to comply with the CBSA requirements outlined in the *Customs Act*, may result in the seizure and forfeiture of the goods and/or conveyance, and in serious cases, criminal charges may be applicable.

Ordering Publications and Forms

117. You can order CBSA publications and forms in several ways:

(a) **Online**
An online order form will allow you to choose which forms and publications you want to order for delivery to your address. Ordering online is available on the CBSA Web site under "Publications and Forms".

(b) **By telephone**
To order by phone from anywhere in Canada and the United States, call 1-800-959-2221. If you're calling from outside Canada and the United States, call 204-983-3500 or 506-636-5064 (long distance charges apply). For TTY (Teletypewriter) service, call 1-800-665-0354 (Canada only)

(c) **Privately printed**
Specifications for privately printed cargo control documents A8A(B) are contained in Appendix C of this memorandum and the relevant bar code specifications are contained in Appendix D to this memorandum.

Additional Information

118. The CBSA's Border Information Service (BIS) line responds to public inquiries related to import requirements of other government departments, including Industry Canada. You can access BIS toll-free throughout Canada by calling **1-800-461-9999**. If you are calling from outside Canada, you can access BIS by calling 204-983-3500 or 506-636-5064 (long-distance charges will apply). To speak directly to an agent, please call during regular business hours from Monday to Friday (except holidays), 8 a.m. to 4 p.m. local time. More BIS information can be found on the CBSA's Web site at: www.cbsa.gc.ca.

119. For more information, visit the CBSA Web site at www.cbsa.gc.ca.

APPENDIX A

GLOSSARY

Abstracts – multiple cargo control documents presented to divide a shipment that was originally reported on one cargo control document, into two or more parts because the total manifested quantity will be accounted for on more than one release or accounting document.

Bulk Cargo – a homogeneous shipment of one commodity that is loose or in mass and generally must be shovelled, pumped, blown, scooped or forked in handling.

Cargo Container – a re-usable and identifiable container especially designed to facilitate the carriage of goods by one or more modes of transportation but does not include either a vehicle or conventional packing.

Carrier Code – a four-character unique identifier that is assigned by the CBSA to identify a carrier.

Consolidation – number of separate shipments grouped together by a consolidator or freight forwarder and shipped under one cargo control document.

Deconsolidation – that process whereby a consolidated shipment is divided into individual shipments consigned to various consignees.

Diversion – the rerouting of a shipment, before arrival at the destination CBSA office or sufferance warehouse indicated on the cargo control document, to a CBSA release point other than that shown on the cargo control document.

In-transit – the movement of foreign goods through Canadian territory from a point outside Canada to another foreign point, as well as Canadian goods moving from a point in Canada, through the United States to another point in Canada.

Overage – any excess in the actual number of pieces in a shipment against the quantity reported on the cargo control document.

Remanifest – a new cargo control document, with a new cargo control number, which is presented to change a cargo control document that had previously been submitted to the CBSA. Remanifests are generally presented to change the destination office or carrier code.

Shipper's Load and Count (SL&C) – cargo moving under a bill of lading where the carrier acts as a transport contractor without responsibility for loading or unloading.

Shortage – any deficiency in the actual number of pieces in a shipment against the quantity that the carrier reported to the CBSA on the cargo control document

Split-shipment – portions of one shipment covered by one cargo control document enter the country at different times.

APPENDIX B

CBSA *CARGO CONTROL ABSTRACT*, FORM A10, COMPLETION INSTRUCTIONS

1. The following information must be shown on a CBSA *Cargo Control Abstract*.

2. **CBSA Office** – Indicate the CBSA office where the abstracts are presented. CBSA offices are listed in the Directory of CBSA Offices, available on the CBSA Web site under "CBSA Offices".

3. **Consignee Name and Address** – Indicate the name and mailing address of the person or firm importing the goods.

4. **Shipper's Name and Address** – Indicate the name and mailing address of the person or firm shipping the goods.

5. **Waybilled From or Point Loaded** – Indicate the city and country where goods were loaded on board a vessel, aircraft, vehicle or rail conveyance.

6. **Acquittal No.** – For CBSA use only.

7. **Carrier Code** – Indicate the carrier code as shown on the carrier's master cargo control document.

8. **Cargo Control No.** – Indicate the carrier's cargo control number as shown on the carrier's master cargo control document suffixed by the character X and an identifying numeric digit, e.g. 6107123X1, 6107123X2. Refer to paragraphs 47*(b)* of this memorandum for instructions on numbering abstracts when the master cargo number consists of 23 digits, and is to be abstracted into more than nine shipments.

9. **Carrier Code** – Indicate the carrier code as shown on the carrier's master cargo control document.

10. **Master Cargo Control No.** – Indicate the cargo control number as shown on the carrier's original cargo control document.

11. **Location of Goods** – Indicate the name, address and sub-location code of the sufferance warehouse where the goods are stored pending CBSA clearance. A list of sufferance warehouse sub-location codes is available on the CBSA Web site.

12. **No. of Pieces** – Indicate the quantity of goods being reported.

The following are different methods of reporting a shipment:

Description and Pieces

1 car load containing 75 cases of motor oil on three pallets

3 pallets containing 75 cases of motor oil

75 cases of motor oil on three pallets

If a number of goods are being reported, the number of pieces must be TOTALLED.

13. **Description and Marks** – Give an accurate, concise description of the goods in common trade terms.

14. **Weight** – Indicate the weight of the shipment in pounds or kilograms; weight must be TOTALLED.

15. **Name and Address of Deconsolidator/Broker/Importer** – Indicate the name and address of the deconsolidator, broker or importer issuing the CBSA cargo control abstracts or re-abstracts, whichever is applicable.

An example of this form can be seen on the CBSA Web site under "Publications and Forms".

APPENDIX C

CARGO CONTROL DOCUMENT SPECIFICATIONS

1. The Cargo Control Document, which is described below, can be used by all modes of transportation to report goods being imported into or exported from Canada.

2. Privately printed cargo control documents must adhere to the format and specification instructions provided herein. No deviation from the established layout, as set out in the sample provided in this Appendix, will be permitted. Minor deviations may be permitted in the field specifications, provided they do not impede the processing of the document by the CBSA.

3. Agency approval is not required for the private printing of the cargo control document. However, a cargo control document that has been printed in a manner that impedes its expeditious processing by the CBSA will be rejected for reporting purposes. In such instances, the carrier will have to reprint the cargo control document so that it meets CBSA requirements.

4. The CBSA continually assesses forms and procedures with a view to instituting improvements. It is recommended, therefore, that carriers limit the printing of their cargo control documents to a supply sufficient to cover a period no longer than 12 months. This would preclude having surplus stock on hand in the event of revisions to the form.

5. The CBSA will assist carriers in ensuring that their privately printed cargo control documents meet CBSA requirements. Assistance is available from:

Import Programs Management
Commercial Border Programs Division
Programs Branch
Canada Border Services Agency
4th Floor, 150 Isabella Street
Ottawa ON K1A 0L8

Fax: 613-952-1812

6. The number of copies required to report goods to the CBSA varies, depending on the mode of transportation and the status, i.e. post-audit, non-bonded or bonded, of the carrier.

Post-audit Operations

7. Carriers operating under post-audit CBSA control must use a document combining the elements of an internal revenue bill and a CBSA cargo control document. For further information, refer to Memorandum D3-1-6, *Customs Post Audit Control System*.

8. The internal revenue bill/cargo control document must contain four copies in the following sequence for CBSA purposes:

(1) Mail copy
(2) Long Room copy
(3) Warehouse Operator's copy
(4) CBSA Delivery Authority copy

9. Where the internal revenue bill/cargo control document is used to remanifest in-bond cargo, an additional Station copy is to be included and placed immediately following the Mail copy.

10. Post-audit carriers must identify their status by pre-printing the words "Post Audit" directly above the acquittal number field.

Non-bonded and Bonded Operations

11. All carriers, except marine, who are not under the post-audit control system must use a five-part form with copies placed in the following sequence:

(1) Mail copy
(2) Station copy
(3) Long Room copy
(4) Warehouse Operator's copy
(5) CBSA Delivery Authority copy

12. A marine cargo control document, when used as the support documentation to the *General Declaration*, Form A6, must include five copies (three station copies) in the following sequence:

(1) Station copy 1
(2) Station copy 2
(3) Station copy 3
(4) Long Room copy
(5) CBSA Delivery Authority copy

Cargo Control Numbers

13. The cargo control number will consist of the four-digit carrier code, followed by a unique carrier-assigned number. The cargo control number must not be duplicated for a three-year period, except for air mode cargo control numbers. Air mode cargo control numbers may be reused after one year. For additional information about air mode cargo control number reuse timeframes, please see Memorandum D3-2-2.

14. Post-audit carriers must pre-number their cargo control documents in accordance with their company's accounting practice.

15. Freight forwarders and highway carriers who have their cargo control documents privately printed are required to print the cargo control number in bar code format on all copies of the document set.

16. Bar code specifications for the cargo control number are contained in Appendix D of this memorandum. Bar code/human readable cargo control numbers must be approved by the CBSA before the printing of the cargo control document or labels.

Document Specifications

17. The cargo control document must be between 17 and 21.5 cm wide and between 14 and 28 cm long.

18. Carriers may print their own cargo control documents on laser printer without side stubs and tear-offs. The appropriate copy designation must be shown on each copy of the document set.

19. All CBSA copies of the cargo control document are to be white in colour.

20. The following must be printed on the bottom of the copies of the cargo control document:

(1) Mail copy
(2) Station copy (if required)
(3) Long Room copy
(4) Warehouse Operator's copy
(5) CBSA Delivery Authority copy

21. The copy designators (that is, Mail copy, Station copy, Long Room copy, CBSA Delivery Authority copy, Warehouse Operator's copy) must be printed in Helvetica Regular (8 points).

CBSA Delivery Authority copy

22. A field for the CBSA release stamp must be provided on the CBSA Delivery Authority copy with the following wording screened 30 percent, TO BE STAMPED BY THE CBSA BEFORE GOODS CAN BE DELIVERED TO CONSIGNEE. The field for the release stamp is to be printed on the CBSA Delivery Authority copy only, in place of the free area provided on each of the other copies of the cargo control document. The size specifications of the field for the CBSA release stamp are the same as for the free area.

23. Where cargo is to be released at an inland CBSA office, "In-bond" must be stamped or pre-printed on each copy of the cargo control document.

24. The Company's Logo, Name and Address and the words "Post Audit" (to be printed by post-audit carriers only above the Acquittal No. field) are to be sized according to the space available on the document. An example of this form can be seen on the CBSA Web site under "Publications and Forms".

APPENDIX D

BAR CODE SPECIFICATIONS FOR CARGO CONTROL NUMBERS

PART I

1. **Bar Code Symbologies**

Clients can choose bar code symbology *(a)* or *(b)*:

(a) Standard Code 3 of 9 is defined in the AIM (Automatic Identification Manufactures Inc.) Document USS-39 (USD-3). Clients cannot use optional Code 3 of 9 modulo 43 checksum. Code 3 of 9 bar code symbols may be printed with either a 2:1 or 3:1 wide-to-narrow-bar-width ratio, subject to meeting the requirements outlined in Part II.

(b) Code 128 is defined in AIM Document USS-128 (USD-6). A modulo 103 checksum digit is a mandatory part of Code 128.

Note: For cargo control numbers longer than 18 characters, clients may not be able to use Code 3 of 9. The CBSA will not accept numbers longer than the maximum length of 4.5"/11.43 cm.

2. **Width of Narrow Bar**

The minimum width of a narrow bar must be 0.009"/0.023 cm.

The maximum width of a narrow bar depends on the bar code symbology selected, as follows:

Code 3 of 9 (2:1 ratio) 0.016"/0.04 cm
Code 3 of 9 (3:1 ratio) 0.012"/0.03 cm
Code 128 0.016"/0.04 cm
Code 128 (double density) 0.024"/0.06 cm

3. **Width of Wide Bar**

For Code 3 of 9, a wide bar must be no less than two and no more than three times that of a narrow bar, according to the narrow bar specifications in requirement 2.

There are four different bar widths for Code 128. These must be one, two, three and four times that of a narrow bar, where the maximum width of the narrow bar is as stated in requirement 2.

4. **Length of Quiet Zones**

Both the leading and the trailing quiet zones must be a minimum of either 10 times the narrow bar width or 0.125"/0.3 cm, whichever is greater. Longer quiet zones will increase the readability of the code.

5. **Bar Code Symbol Height**

The height of the bar code symbol must be between 0.375"/0.95 cm and 0.625"/1.60 cm.

6. **Bar Code Symbol Length**

The bar code symbol, including the leading and trailing quiet (blank) zones, as well as the human readability part, must be within the area stated at "Delimited Area" in Part II.

7. **Human Readable Format**

(a) The human readable print number must always be below the bar code.

(b) The height of the human readable print must be at least 0.0984"/0.25 cm.

(c) The human readable number must start on the left side of the bar code, directly below the place where the bar code starts.

(d) The spacing between the bar code and the human readable format and any following lines must be at least 0.03"/0.08 cm

(e) Carriers have the option of printing their carrier name. Participants in the Line Release program can also print the acronym "PARS" as stated in paragraph 2 of Part II. The printing must meet the requirements of the quiet zone and not interfere with the human readable number.

(f) The human readable number may include dashes and spaces, but is not to be read into the bar code except where the dash is part of the carrier code itself.

8. **Print Contrast Ratio**

The print contrast ratio is the ratio of the difference of reflectivity between the bars and spaces, as follows:

PCR = Reflectance of spaces - Reflectance of bars ÷ Reflectance of spaces

Where reflectance is defined as a percentage figure, the print contrast ratio must be a minimum of 55 percent, with an optimum value of 75 percent.

9. **Readability**

The average first-read rate for bar code symbols produced must be 95 percent (i.e. only five in 100 will need more than one scan). All bar codes produced through carbons must meet the same readability rate as the original.

10. **Lifetime**

The bar code symbol must be readable for at least eight months, with a 95 percent first-read rate.

11. **Print Type**

The bar code symbol can be printed with carbon or non-carbon ink.

12. **Label Size**

If labels are used, the maximum length and width of the label is stated at "Delimited Area" in Part II. There should be no wording above the bar code, and there should be 0.125"/0.3 cm between the top of the bar code and the edge of the label. The label must be self-adhesive, permanent and smudge-proof.

PART II

1. **Bar Code Symbol**

The bar code symbol should read only the digits found in the human readable number and should not read the dash or space except where the dash is part of the carrier code itself.

Bar code symbols can have up to 25 alphanumeric digits in one of the following formats:

(1) XXXXXXX.....X

In this format, the first four digits are the carrier code. The remainder of the cargo control number follows the fourth digit and this portion of the cargo control number can be up to 21 digits.

(2) XXX–XXXXXX.....X

In this format, the first three digits and the hyphen (–) are the carrier code. The fourth digit is a hyphen (–), denoting an air carrier. The remainder of the cargo control number follows the hyphen, and this portion of the cargo control number can be up to 21 digits.

2. **PARS Shipments**

To identify a Pre-Arrival Release System (PARS) shipment submitted to the CBSA, labels must show the letters "PARS". The company's name or logo can also be included. See the examples below:

(a) The letters "PARS" may be part of the cargo control number, between the carrier code and the numeric sequence (e.g. 9999 PARS 0001). If so, the bar codes must also contain the bars for the letters "PARS":

Example:
ABC Carriers Ltd.
9999 PARS 000001

(b) If the bar codes do not contain the word "PARS", the word may be printed either:

Above the number

Example:
PARS – ABC Carriers Ltd.
9999 000001

Below the number

Example:
9999 000001
PARS – ABC Carriers Ltd.

Note – The CBSA prefers option 2.

3. **Delimited Area**

The delimited area on the A8A(B) cargo control document must be no bigger than 5"/12.7 cm long by 1.5"/3.81 cm high. Also, the area cannot be bigger than the maximum label size.

4. **Numbering**

The method of numbering must ensure the numbers are not repeated for a period of three years.

5. **Testing**

Sample bar code/human-readable cargo control numbers must be tested to ensure they meet agency standards for readability.

Bar codes are reviewed for print-contrast ratio and readability, and tested using a CBSA terminal wand. In addition, the CBSA verifies the size of labels and human-readable cargo control numbers.

We will send a letter to the originator explaining the results of the bar code testing.

It is the responsibility of all companies, including printing companies, to get initial approval of their bar codes. The retesting of reprints of bar codes is not necessary, unless the process or material used to create the bar codes has changed.

Original bar-coded document samples or bar-coded labels should be submitted for approval to:

Electronic Commerce Unit (ECU)
Systems Operations Division
Major Projects and Systems
Commercial Directorate
Canada Border Services Agency
250 Tremblay Road
Ottawa ON K1A 0L8

Questions about bar-code testing should be directed to the ECU at the above address or by telephone at:

1-888-957-7224 calls within Canada and the United States
1-613-946-0762 for overseas callers between 8 a.m. and 5 p.m. (E.S.T.)
1-613-946-0763 for overseas callers between 5 p.m. and 8 a.m. (E.S.T.)

APPENDIX E

CARGO CONTROL DOCUMENT, FORM A8A(B) COMPLETION INSTRUCTIONS

The following outlines information to be shown on the cargo control document. For the data elements required on electronic ACI reports for the air and marine modes, please see Memorandum D3-2-2 (for air mode) and Memorandum D3-5-2 (for marine mode).

1. **U.S. Port of Exit** – Indicate the U.S. border crossing, both city/town and state, for all shipments invoiced from the United States. For goods invoiced from the United States that are entering Canada in the service of an air carrier, indicate the U.S. Customs and Border Protection (US CBP) port where the goods are loaded on the aircraft which is to carry the goods to Canada. For transborder air shipments that enter Canada in the service of a highway carrier, indicate the US CBP port at which or nearest to which the highway carrier crosses the border of the United States into Canada.

The U.S. port of exit codes listed in Appendix H, List 6, of Memorandum D17-1-10, *Coding of Customs Accounting Documents*, may be used in lieu of the city/town and state name.

2. **In-transit** – Indicate country of final destination.

3. **Manifest from** – Indicate the CBSA office where the goods are reported.

4. **To** – Indicate the CBSA office where the goods are to be released/destined. CBSA offices are listed in the Directory of CBSA Offices available on the CBSA Web site. Where the destination has more than one sufferance warehouse for the applicable mode of transport (for example, Toronto), the name of the receiving CBSA office must be followed by the name, abbreviation or code of the intended warehouse of clearance (for example, Toronto-498).

5. **Consignee Name and Address** – For imports: Indicate the name and address of the person (company) in Canada to whom the goods are being shipped. For In-transit and FROB shipments: Indicate the name and address of the person (company) that is the ultimate consignee.

6. **Shipper's Name and Address** – Indicate the name and address of the person or firm shipping the goods.

7. **Acquittal No.** – To be completed by importer/broker or the CBSA.

8. **Carrier Code/Cargo Control No.** – On privately printed cargo control documents, the carrier must assign the cargo control number, in accordance with the instructions outlined in the Appendix C of this memorandum.

9. **Carrier Code/Previous Cargo Control No.** This field is to be completed on secondary cargo control documents, such as remanifests, abstracts, etc. Indicate the carrier code and cargo control number of the original cargo control document.

10. **No. of Packages** – Indicate the quantity of goods being reported.

The following are different methods of reporting a shipment:

No. of Pkgs.	**Description and Marks**
1	car load containing 75 cases of motor oil on three pallets
3	pallets containing 75 cases of motor oil
75	cases of motor oil on three pallets

If a number of goods are being reported, the number of packages must be TOTALLED.

11. **Description and Marks** – Give an accurate, concise description of the goods in common trade terms and note any marks imprinted on the package or goods. If the goods are loaded in a container, the container number must be indicated in this field.

When goods are carried under shipper's load and count contracts, mark "shipper's load and count" in this field.

Rail carriers must indicate the waybill numbers in this field, if a separate field for this information does not exist on their cargo control documents.

Estimated date and time of arrival information must be included on the CCD in either the "Description and Marks" field or the "Location of Goods" field. Any and all applicable container numbers must be included on the CCD in either the "Container Number" field (if one exists on the CCD) or in the "Description and Marks" field. Clients transmitting electronic EDI reports will be required to indicate this information in the fields assigned to these data elements, "Estimated date and time of arrival" and the "Container Number" fields.

12. **Weight** – Indicate the weight of the shipment in metric or imperial measure. The unit of measure must be noted and the weight must be TOTALLED.

13. **Foreign Point of Lading** – (To be completed by freight forwarders and marine carriers only) Indicate the city/town and country where the goods were loaded on board a vessel, aircraft, vehicle or rail conveyance.

14. **Location of Goods** – Indicate the name and address of the sufferance warehouse where goods are stored pending clearance. The name of the agent handling the load must also be shown in this field. In the case of commercial shipments, where the carrier, freight forwarder or agent are not one and the same as the sufferance warehouse, the warehouse sub-location code that has been assigned to the sufferance warehouse by the CBSA must be included. A listing of sufferance warehouse sub-location codes may be obtained by accessing the CBSA Web site, or by communicating with the CBSA Electronic Commerce Unit at the following:

1-888-957-7224 calls within Canada and the United States
1-613-946-0762 for overseas callers between 8 a.m. and 5 p.m. (E.S.T.)
1-613-946-0763 for overseas callers between 5 p.m. and 8 a.m. (E.S.T.).

15. **Name of Carrier** – Indicate the name of the carrier transporting the goods.

16. **Vehicle Identification** – Highway carriers must indicate the vehicle identification number (licence number, province or state, year and trailer number). Other modes of transportation must indicate aircraft registration numbers, rail car initials and numbers or vessel details in this field.

Any field requirements specific to only one mode of transportation may be excluded by carriers of other modes of transportation.

All carriers are obliged to include information on the cargo control document that will allow for the efficient tracing of CBSA documentation within their operations.

An example of this form can be seen on the CBSA Web site under "Publications and Forms".

APPENDIX F

DIVERSION NOTICE, FORM A30

Canada Border Services Agency / Agence des services frontaliers du Canada

DIVERSION NOTICE
AVIS DE DÉROUTEMENT

Help | Aide

Restore - Restaurer

To
Au

_____
Border Services Office - Bureau des services frontaliers

The goods covered by the above cargo control number originally destined to the CBSA office of

Les marchandises visées par le numéro de contrôle du fret susmentionné et destinées initialement au bureau de l'ASFC

_____

have been diverted to the CBSA office of

ont été déroutées au bureau de l'ASFC

_____

for customs clearance.

aux fins de dédouanement.

	Consignee - Nom du destinataire	
Connecting Carrier - Transporteur de correspondance		Signature - Signature de l'agent

A30 (06)

Canada

REFERENCES

ISSUING OFFICE –

Import Programs Management
Commercial Border Programs Division
Programs Branch

HEADQUARTERS FILE –

LEGISLATIVE REFERENCES –

Customs Act; *Customs Tariff*; *Excise Act, 2001*
Excise Tax Act; *Explosives Act*
Importation of Intoxicating Liquors Act
Special Import Measures Act

OTHER REFERENCES –

D1-7-1, D3-1-3, D3-1-7, D3-1-8, D3-2-1, D3-2-2, D3-3-1, D3-4-2, D3-4-5, D3-5-2, D3-6-6, D3-6-7, D4-1-4, D4-3-5, D6-2-2, D8-2-16, D17-1-2, D17-3-1, D17-4-0, D18-3-1, D22-1-1

SUPERSEDED MEMORANDA "D" –

D3-1-1, September 16, 2008

Services provided by the Canada Border Services Agency are available in both official languages.

Printed in Canada

RÉFÉRENCES

BUREAU DE DIFFUSION –

Gestion des programmes des importations
Division Programmes frontaliers du secteur commercial
Direction générale des programmes

DOSSIER DE L'ADMINISTRATION CENTRALE –

RÉFÉRENCES LÉGALES –

Loi sur les douanes; *Tarif des douanes*;
Loi sur l'accise, 2001; *Loi sur la taxe d'accise*;
Loi sur les explosifs; *Loi sur l'importation de boissons enivrantes*; *Loi sur les mesures spéciales d'importation*

AUTRES RÉFÉRENCES –

D1-7-1, D3-1-3, D3-1-7, D3-1-8, D3-2-1, D3-2-2, D3-3-1, D3-4-2, D3-4-5, D3-5-2, D3-6-6, D3-6-7, D4-1-4, D4-3-5, D6-2-2, D8-2-16, D17-1-2, D17-3-1, D17-4-0, D18-3-1, D22-1-1

CECI ANNULE LES MÉMORANDUMS « D » –

D3-1-1 daté le 16 septembre 2008

Les services fournis par l'Agence des services frontaliers du Canada sont offerts dans les deux langues officielles.

Imprimé au Canada

ANNEXE F

AVIS DE DÉROUTEMENT, FORMULAIRE A30

Canada Border Services Agency / Agence des services frontaliers du Canada

DIVERSION NOTICE
AVIS DE DÉROUTEMENT

Help | Aide
Restore - Restaurer

To
Au _____

The goods covered by the above cargo control number originally destined to the CBSA office of

Les marchandises visées par le numéro de contrôle du fret susmentionné et destinees initialement au bureau de l'ASFC

_____

have been diverted to the CBSA office of

ont éte déroutées au bureau de l'ASFC

_____

for customs clearance.

aux fins de dedouanement

A30 (06)

Canada

Les transporteurs ferroviaires doivent inscrire les numéros de bordereaux d'expédition dans cette zone si une zone distincte n'existe pas sur le document de contrôle du fret pour recevoir ce renseignement.

La date et l'heure estimatives d'arrivée doivent figurer sur le DCF dans la zone « Désignation et marques » ou la zone « Emplacement des marchandises ». Tous les numéros de conteneurs applicables doivent figurer sur le DCF dans la zone « numéro de conteneur » (s'il y en a une sur le DCF) ou dans la zone « Désignation et marques ». Les clients qui envoient leur déclaration EDI par voie électronique sont tenus d'indiquer ces renseignements dans les zones réservées à ces éléments de données, « Date et heure estimatives d'arrivée » et « Numéro de conteneur

12. **Poids** – Inscrire le poids de l'expédition en mesure métrique ou impériale. Il faut inscrire l'unité de mesure ainsi que le poids TOTAL.

13. **Point de chargement étranger** (ne doit être rempli que par les transitaires et les transporteurs maritimes) – Indiquer la ville et le pays où les marchandises ont été chargées à bord d'un navire, d'un aéronef, d'un véhicule ou d'un moyen de transport ferroviaire.

14. **Emplacement des marchandises** – Inscrire le nom et l'adresse de l'entrepôt d'attente où les marchandises sont entreposées en attendant de dédouaner. Le nom du mandataire qui s'occupe du chargement doit aussi figurer dans cette zone. Dans le cas d'expéditions commerciales, lorsque le transporteur, le transitaire ou le mandataire ne sont pas l'exploitant de l'entrepôt d'attente, le code secondaire de l'entrepôt qui a été attribué à l'entrepôt d'attente par l'ASFC doit être inclus. Une liste des codes secondaires d'entrepôt d'attente peut être obtenue en consultant le site Web de l'ASFC ou en communiquant avec l'Unité du commerce électronique de l'ASFC en composant les numéros suivants :

1-888-957-7224, appels provenant du Canada et des États-Unis
1-613-946-0762, appels provenant de l'étranger, de 8 h à 17 h (HNE)
1-613-946-0763, appels provenant de l'étranger, de 17 h à 8 h (HNE).

15. **Nom du transporteur** – Inscrire le nom du transporteur des marchandises.

16. **Identification du véhicule** – Les transporteurs routiers doivent inscrire le numéro d'identification du véhicule (le numéro d'immatriculation, la province ou l'Etat, l'année et le numéro de la remorque). Les autres modes de transport doivent inscrire dans cette zone le numéro d'enregistrement de l'aéronef, le numéro et initiales du wagon ou des renseignements détaillés sur le navire.

Toutes les exigences des zones particulières à un seul mode de transport peuvent être exclues par les transporteurs d'autres modes de transport.

Tous les transporteurs doivent inclure sur le document de contrôle du fret les renseignements qui permettront la recherche rapide de documents de l'ASFC dans le cadre de leurs opérations.

Vous trouverez un exemplaire de ce formulaire sur le site Web de l'ASFC sous la rubrique « Publications et formulaires »

ANNEXE E

DIRECTIVES POUR REMPLIR LE FORMULAIRE A8A(B), *DOCUMENT DE CONTRÔLE DU FRET*

Vous trouverez ci-après les renseignements qui doivent figurer sur le document de contrôle du fret. En ce qui a trait aux éléments de données qui doivent figurer sur les déclarations IPEC par voie électronique dans les modes aérien et maritime, veuillez consulter le Mémorandum D3-2-2 (pour le mode aérien) et le Mémorandum D3-5-2 (pour le mode maritime).

1. **Bureau de sortie des États-Unis** – Indiquer le bureau frontalier aux États-Unis, la ville et l'État, pour toutes les expéditions facturées à partir des États-Unis. Pour les marchandises facturées aux États-Unis et qui sont importées au Canada dans le mode aérien, indiquer le bureau du Service des douanes et de la protection des frontières des États-Unis (CBP) où les marchandises sont chargées à bord de l'aéronef qui doit les transporter au Canada. Pour les expéditions aériennes transfrontalières qui sont importées au Canada par un transporteur routier, indiquer le bureau du CBP où le transporteur routier franchit la frontière pour entrer au Canada ou le bureau le plus proche.

Les codes des bureaux de sortie des États-Unis qui se trouvent dans l'annexe H, liste 6, du Mémorandum D17-1-10, *Codage des documents de déclaration en détail des douanes*, peuvent être utilisés au lieu des noms de la ville et de l'Etat.

2. **En transit** – Indiquer le nom du pays de la destination finale.

3. **Manifeste de** – Indiquer le bureau de l'ASFC où les marchandises sont déclarées.

4. **À** – Indiquer le bureau de l'ASFC où les marchandises doivent faire l'objet de la mainlevée ou où elles sont destinées. Les bureaux de l'ASFC figurent dans le répertoire des bureaux de l'ASFC qui peut être consulté sur le site Web de l'ASFC.

Lorsque la destination comprend plus d'un entrepôt d'attente pour le mode de transport applicable (par exemple, Toronto), le nom du bureau de l'ASFC qui reçoit les marchandises doit être suivi du nom, de l'abréviation ou du code de l'entrepôt où le dédouanement est prévu (par exemple, Toronto–498).

5. **Nom et adresse du destinataire** – Pour les importations : indiquer le nom et l'adresse de la personne (société) au Canada à qui les marchandises sont expédiées. Pour les expéditions en transit et FRAB : indiquer le nom et l'adresse de la personne (société) qui est le destinataire ultime.

6. **Nom et adresse de l'expéditeur** – Indiquer le nom et l'adresse de la personne ou de la société qui expédie les marchandises.

7. **Numéro de l'acquittement** – Doit être rempli par l'importateur le courtier ou l'ASFC.

8. **Code du transporteur/numéro de contrôle du fret** - Le transporteur doit attribuer le numéro de contrôle du fret sur les documents de contrôle du fret pour impression particulière conformément aux directives décrites dans l'annexe C du présent mémorandum.

9. **Code du transporteur/numéro de contrôle du fret antérieur** – Cette zone doit être remplie sur les documents de contrôle du fret secondaires, comme les nouveaux manifestes, les résumés, etc. Indiquer le code du transporteur et le numéro de contrôle du fret du document de contrôle du fret original.

10. **Nombre de colis** – Indiquer la quantité de marchandises déclarée.

Vous trouverez ci-après des exemples de plusieurs méthodes de déclaration d'une expédition :

Nombre de colis	Désignation et marques
1	chargement contenant 75 caisses d'huile de graissage sur trois palettes
3	palettes contenant 75 caisses d'huile de graissage
75	caisses d'huile de graissage sur trois palettes

Si plusieurs marchandises sont déclarées, le nombre TOTAL de colis doit être calculé.

11. **Désignation et marques** – Donner une description précise et concise des marchandises en utilisant les termes commerciaux courants et noter toute marque imprimée sur le colis ou sur les marchandises. Si les marchandises sont transportées dans un conteneur, le numéro de celui-ci doit être indiqué dans cette zone.

Lorsque des marchandises sont transportées en vertu de contrats de chargement et compte de l'expéditeur, il faut inscrire dans cette zone « chargement et compte de l'expéditeur ».

Exemple
ABC Carriers ltée
9999 SEA 000001

b) Si les codes à barres ne contiennent pas le sigle « SEA », celui-ci peut être imprimé soit :

au-dessus du numéro,

Exemple
SEA-ABC Carriers ltée
9999 000001

ou sous le numéro,

Exemple
9999 000001
SEA-ABC Carriers ltée.

Nota – L'ASFC préfère la deuxième option.

3. **Secteur délimité**

Le secteur délimité sur le document de contrôle du fret A8A ne doit pas dépasser 5 po, soit 12,7 cm de longueur et 1,5 po, soit 3,81 cm de hauteur. Sa surface ne doit pas dépasser la surface maximale d'une étiquette.

4. **Numérotation**

La numérotation doit se faire de façon à ce que les nombres utilisés ne soient pas repris au cours des trois années suivantes.

5. **Tests**

Des exemplaires de codes à barres et de numéros de contrôle du fret lisibles par l'utilisateur doivent être testés pour s'assurer qu'ils répondent aux normes ministérielles en matière de lisibilité.

Les codes à barres sont examinés pour vérifier les rapports de contraste et la lisibilité et ils sont testés au moyen d'un crayon lecteur du terminal de l'ASFC. De plus, l'ASFC vérifie la dimension des étiquettes et les numéros de contrôle du fret lisibles par l'utilisateur.

Nous enverrons au demandeur une lettre expliquant les résultats du test du code à barres.

Il incombe à toutes les entreprises, y compris les imprimeries, d'obtenir l'approbation de leurs codes à barres avant de les faire imprimer une première fois. Pour réimprimer des codes à barres, il n'est pas nécessaire de les faire tester à nouveau à moins que le processus ou le matériel utilisé pour créer les codes à barres ait été modifié.

Les exemplaires originaux de documents ou d'étiquettes dotés de codes à barres doivent être présentés pour approbation à :

Unité du commerce électronique (UCE)
Division de l'exploitation des systèmes
Direction des projets principaux et systèmes – Secteur commercial
Agence des services frontaliers du Canada
250, chemin Tremblay
Ottawa ON K1A 0L8

Les questions sur les tests relatifs au code à barres doivent être adressées à l'UCE à l'adresse susmentionnée ou en téléphonant à :

1-888-957-7224, appels provenant du Canada et des États-Unis
1-613-946-0762, appels provenant de l'étranger de 8 h à 17 h (HNE)
1-613-946-0763, appels provenant de l'étranger de 17 h à 8 h (HNE)

renseignements doit respecter les exigences des zones non imprimées et ne pas gêner la lecture du numéro lisible par l'utilisateur.

f) Le numéro lisible par l'utilisateur peut comprendre des traits et espaces qui ne sont pas lus dans le code à barres sauf lorsqu'ils font partie du code de transporteur lui-même.

8. **Rapport de contraste**

Le rapport de contraste est le rapport de la différence de réflectivité entre les barres et les espaces, exprimé de la façon suivante :

$$RC = \frac{\text{Réflectance des espaces} - \text{Réflectance des barres}}{\text{Réflectance des espaces}}$$

Lorsque la réflectance est définie en pourcentage, le rapport de contraste doit être d'au moins 55 % et avoir une valeur optimale de 75 %.

9. **Lisibilité**

Le taux moyen de première lecture des codes à barres produits doit être de 95 % (c.-à-d. que seuls 5 codes sur 100 nécessiteront plus d'une lecture). Tous les codes à barres produits par duplication au carbone doivent avoir la même lisibilité que le code original.

10. **Durée**

Le code à barres doit être lisible pendant au moins huit mois et avoir un taux de première lecture de 95 %.

11. **Type d'impression**

Le code à barres peut être imprimé à l'encre, au carbone ou non.

12. **Dimensions de l'étiquette**

Si des étiquettes sont utilisées, leur longueur et leur largeur maximales sont stipulées dans le « Secteur délimité » de la partie II. Il ne doit y avoir aucun texte au-dessus du code à barres, et il est préférable qu'il y ait 0,125 po, soit 0,3 cm, entre la partie supérieure du code à barres et le bord de l'étiquette. Les étiquettes doivent être autocollantes, durables et à l'épreuve des taches.

PARTIE II

1. **Symbole de code à barres**

Le symbole de code à barres ne devrait comprendre que les caractères apparaissant dans le numéro lisible par l'utilisateur et non les traits ou espaces sauf lorsque ceux-ci font partie du code de transporteur lui-même.

Le symbole de code à barres peut comporter jusqu'à 25 caractères alphanumériques répartis de l'une des façons suivantes :

(1) XXXXXXX.....X

Dans ce format, les quatre premiers caractères représentent le code du transporteur. Le reste du numéro de contrôle du fret vient après le quatrième caractère et cette partie du numéro de contrôle du fret peut compter jusqu'à 21 caractères.

(2) XXX-XXXXXX.....X

Dans ce format, les trois premiers caractères et le trait d'union (-) constituent le code du transporteur. Le quatrième caractère est un trait d'union (-), ce qui représente un transporteur aérien. Le reste du numéro de contrôle du fret vient après le trait d'union et cette partie du numéro de contrôle du fret peut compter jusqu'à 21 caractères.

2. **Expéditions du SEA**

Pour désigner les expéditions du Système d'examen avant l'arrivée (SEA) présentées à l'AFSC, le sigle « SEA » doit figurer sur les étiquettes qui s'y rapportent. Le nom ou le logo de la compagnie peut également être inclus, par exemple :

a) Les lettres « SEA » peuvent faire partie du numéro de contrôle du fret, elles figurent alors entre le code du transporteur et la séquence numérique (p. ex. 9999 SEA 0001). Dans ce cas, les codes à barres doivent aussi contenir des barres pour le sigle « SEA ».

ANNEXE D

CARACTÉRISTIQUES DU CODAGE À BARRES POUR LES NUMÉROS DE CONTRÔLE DU FRET

PARTIE I

1. **Représentation symbolique du codage à barres**

Les clients peuvent choisir entre les représentations *a)* ou *b)* :

a) Le code normalisé 3 de 9, défini dans le document AIM (Automatic Identification Manufactures Inc.) USS-39 (USD-3). L'utilisation du total de contrôle facultatif modulo 43 pour le code 3 de 9 n'est pas acceptée. Pour les codes à barres 3 de 9, le rapport entre la largeur de la barre large et la largeur de la barre étroite peut être de 2 à 1 ou de 3 à 1, sous réserve des exigences énoncées dans la partie II.

b) Le code 128 est défini dans le document AIM USS-128 (USD-6). Le total du contrôle modulo 103 est un élément obligatoire du code 128.

Nota : Si le numéro de contrôle du fret compte plus de 18 caractères, il pourrait être impossible d'utiliser le code 3 de 9. La longueur ne doit absolument pas dépasser 4,5 po, soit 11,43 cm.

2. **Largeur de la barre étroite**

La largeur minimale de la barre étroite doit être de 0,009 po, soit 0,023 cm.

La largeur maximale de la barre étroite dépend de la représentation symbolique du code à barres choisie :

Code 3 de 9 (rapport de 2 à 1) 0,016 po, soit 0,04 cm
Code 3 de 9 (rapport de 3 à 1) 0,012 po, soit 0,03 cm
Code 128 0,016 po, soit 0,04 cm
Code 128 (double densité) 0,024 po, soit 0,06 cm

3. **Largeur de la barre large**

Pour le code 3 de 9, la barre large doit être au moins deux et au plus trois fois plus large que la barre étroite établie selon les caractéristiques énoncées au point 2 ci-dessus.

Il existe quatre largeurs possibles pour le code 128. La barre large peut être une, deux, trois ou quatre fois plus large que la barre étroite lorsque la largeur maximale de celle-ci correspond aux caractéristiques énoncées au point 2 ci-dessus.

4. **Longueur des zones non imprimées**

La longueur des zones non imprimées, tant à gauche qu'à droite, doit être au moins dix fois supérieure à celle de la barre étroite ou être de 0,125 po, ou 0,3 cm, la plus longue de ces mesures étant retenue. Des zones non imprimées plus longues augmenteront la lisibilité du code.

5. **Hauteur du symbole de code à barres**

La hauteur du code à barres peut varier de 0,375 po, soit 0,95 cm à 0,625 po, soit 1,60 cm.

6. **Longueur du symbole de code à barres**

Le code à barres, y compris les zones non imprimées (en blanc) tant à gauche qu'à droite et la partie lisible par l'utilisateur, doit entrer au complet dans le « Secteur délimité » énoncé dans la partie II.

7. **Présentation lisible par l'utilisateur**

a) Le numéro lisible par l'utilisateur doit toujours être imprimé au-dessous du code à barres.

b) La hauteur de l'impression doit être d'au moins 0,0984 po, soit 0,25 cm.

c) Le numéro doit commencer à gauche du code à barres, directement sous l'endroit où ce dernier commence.

d) Il doit y avoir un écart d'au moins 0,03 po, soit 0,08 cm entre le code à barres et la partie lisible par l'utilisateur et toute ligne qui suit.

e) Les transporteurs ont le choix d'imprimer leur nom de transporteur et les participants au programme de mainlevée de ligne peuvent en plus imprimer l'acronyme « SEA » tel qu'indiqué au paragraphe 2 de la partie II. L'impression de ces

24. Le symbole de la société ainsi que le nom et l'adresse et le terme « post vérification » (à être imprimé par les transporteurs assujettis à la post vérification seulement au-dessus de la zone du numéro d'acquittement) doivent être d'une grandeur conforme à l'espace disponible sur le document. Vous trouverez un exemplaire de ce formulaire sur le site Web de l'ASFC sous la rubrique « Publications et formulaires ».

(3) Exemplaire de la salle des comptoirs
(4) Exemplaire de l'exploitant d'entrepôt
(5) Exemplaire de l'autorisation de livraison de l'ASFC.

12. Un document de contrôle du fret maritime, lorsqu'il est utilisé comme documentation à l'appui de la *Déclaration générale*, formulaire A6, doit fournir cinq exemplaires (trois exemplaires de la gare) dans l'ordre suivant :

(1) Exemplaire de la gare 1
(2) Exemplaire de la gare 2
(3) Exemplaire de la gare 3
(4) Exemplaire de la salle des comptoirs
(5) Exemplaire de l'autorisation de livraison de l'ASFC.

Numéros de contrôle du fret

13. Le numéro de contrôle du fret comportera le code du transporteur à quatre chiffres, suivi d'un numéro unique attribué par le transporteur. Le numéro de contrôle du fret ne doit pas être utilisé deux fois pendant une période de trois ans, à l'exception des numéros de contrôle du fret dans le mode aérien. Les numéros de contrôle du fret dans le mode aérien peuvent être réutilisés au bout d'un an. Pour tout renseignement supplémentaire sur les périodes de réutilisation du numéro de contrôle du fret dans le mode aérien, veuillez consulter le Mémorandum D3-2-2.

14. Les transporteurs assujettis à la post vérification doivent numéroter à l'avance leurs documents de contrôle du fret conformément à la pratique comptable de l'entreprise.

15. Les transitaires et les transporteurs routiers qui font imprimer leurs documents de contrôle du fret pour impression particulière sont tenus d'inscrire le numéro de contrôle du fret sous forme de code à barres sur tous les exemplaires du jeu de documents.

16. Les spécifications visant les codes à barres pour le numéro de contrôle du fret figurent à l'annexe D du présent mémorandum. Les numéros de contrôle du fret sous forme de codes à barres et lisibles par l'utilisateur doivent être approuvés par l'ASFC avant l'impression du document de contrôle du fret ou des étiquettes.

Spécifications concernant les documents

17. Le document de contrôle du fret doit avoir une largeur de 17 à 21,5 cm et une longueur de 14 à 28 cm.

18. Les transporteurs peuvent imprimer leurs propres documents de contrôle du fret sur une imprimante à laser sans talons latéraux et bandes de déchirure. La désignation de l'exemplaire appropriée doit être inscrite sur chaque exemplaire du jeu de documents.

19. Tous les exemplaires de l'ASFC du document de contrôle du fret sont de couleur blanche.

20. Ce qui suit doit être imprimé au bas des exemplaires du document de contrôle du fret :

(1) Exemplaire de la poste
(2) Exemplaire de la gare (le cas échéant)
(3) Exemplaire de la salle des comptoirs copy
(4) Exemplaire de l'exploitant d'entrepôt
(5) Exemplaire de l'autorisation de livraison de l'ASFC.

21. L'indicatif des exemplaires (c'est-à-dire, exemplaire de la poste, exemplaire de la gare, exemplaire de la salle des comptoirs, exemplaire de l'autorisation de livraison de l'ASFC, exemplaire de l'exploitant d'entrepôt) doit être imprimé en Helvetica régulier (8 points).

Exemplaire de l'autorisation de livraison de l'ASFC

22. Une zone réservée au timbre de mainlevée de l'ASFC doit figurer sur l'exemplaire de l'autorisation de livraison de l'ASFC avec les caractères ombrés suivants à 30 p. 100 : DOIT ÊTRE ESTAMPILLÉ PAR L'ASFC AVANT LA LIVRAISON DES MARCHANDISES AU DESTINATAIRE. La zone pour l'estampille de mainlevée doit paraître seulement sur l'exemplaire de l'autorisation de livraison de l'ASFC, à la place de la zone libre disponible sur tous les autres exemplaires du document de contrôle du fret. Les spécifications visant la longueur de la zone réservée à l'estampille de mainlevée de l'ASFC sont les mêmes que pour la zone libre.

23. Lorsque du fret doit faire l'objet d'une mainlevée dans un bureau intérieur de l'ASFC, la mention « en douane » doit être estampillée ou pré-imprimée sur chaque copie du document de contrôle du fret.

ANNEXE C

SPÉCIFICATIONS DU DOCUMENT DE CONTRÔLE DU FRET

1. Le document de contrôle du fret décrit ci-dessous peut être utilisé par tous les modes de transport pour déclarer les marchandises qui sont importées au Canada ou qui en sont exportées.

2. Les documents de contrôle du fret pour impression particulière doivent être conformes aux instructions relatives à la présentation et aux spécifications ci-incluses. Aucun écart par rapport à la présentation établie, dont un exemple figure dans cette annexe, ne sera permis. Toutefois, des écarts mineurs peuvent être tolérés pour ce qui est des spécifications concernant les zones, à condition que le traitement du document par l'ASFC n'en soit pas ralenti.

3. Il n'est pas nécessaire que l'Agence approuve l'impression du document de contrôle du fret pour impression particulière. Toutefois, l'ASFC rejettera, aux fins de déclaration, un document de contrôle du fret qui a été imprimé de façon particulière et qui empêche son traitement rapide. Dans un tel cas, le transporteur devra faire imprimer de nouveau le document de contrôle du fret afin qu'il satisfasse aux exigences de l'ASFC.

4. L'ASFC examine continuellement les formulaires et les procédures en vigueur afin de les améliorer. Par conséquent, nous recommandons aux transporteurs de limiter la quantité de documents de contrôle du fret imprimés à un nombre suffisant pour viser une période de 12 mois tout au plus. Ils éviteront ainsi d'avoir une provision excédentaire dans l'éventualité de la modification du formulaire.

5. L'ASFC aidera les transporteurs à s'assurer que les documents de contrôle du fret imprimés par impression particulière satisfont à ses exigences. On peut obtenir de l'aide à l'adresse suivante :

Gestion des programmes des importations
Division des programmes frontaliers du secteur commercial
Agence des services frontaliers du Canada
150, rue Isabella, 4e étage
Ottawa (Ontario) K1A 0L8

Télécopieur : 613-952-1812

6. Le nombre d'exemplaires requis pour la déclaration des marchandises à l'ASFC varie selon le mode de transport et le statut, c.-à-d. post vérification, non cautionné ou cautionné, du transporteur.

Opérations de post vérification

7. Les transporteurs assujettis au régime de post vérification de l'ASFC doivent utiliser un document qui combine les éléments d'une feuille d'expédition et d'un document de contrôle du fret de l'ASFC. Pour de plus amples renseignements, veuillez consulter le Mémorandum D3-1-6, *Système de postvérification douanière de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC).*

8. Le document servant de feuille d'expédition et de contrôle du fret doit comprendre quatre exemplaires, dans l'ordre suivant, aux fins de l'ASFC :

(1) Exemplaire de la poste
(2) Exemplaire de la salle des comptoirs
(3) Exemplaire de l'exploitant d'entrepôt
(4) Exemplaire de l'autorisation de livraison de l'ASFC.

9. Lorsque le document servant de feuille d'expédition et de contrôle du fret est utilisé comme nouveau document de contrôle du fret, un exemplaire supplémentaire, c'est-à-dire l'exemplaire de la gare, doit être inclus et placé immédiatement à la suite de l'exemplaire de la poste.

10. Les transporteurs assujettis à la post vérification doivent indiquer leur statut en pré-imprimant les termes « post vérification » directement au-dessus de la zone du numéro d'acquittement.

Opérations non assujetties à la post vérification

11. À l'exception des transporteurs maritimes, tous les transporteurs non assujettis au système de contrôle de la post vérification doivent utiliser un jeu de formulaires comprenant cinq exemplaires dans l'ordre suivant :

(1) Exemplaire de la poste
(2) Exemplaire de la gare

ANNEXE B

DIRECTIVES POUR REMPLIR UN FORMULAIRE A10, *RÉSUMÉ DE CONTRÔLE DU FRET* DE L'ASFC

1. Les renseignements suivants doivent figurer sur le *Résumé de contrôle du fret* de l'ASFC.

2. **Bureau de l'ASFC** – Indiquer le bureau de l'ASFC où les résumés sont présentés. Les bureaux de l'ASFC figurent dans le répertoire des bureaux de l'ASFC, disponible sur le site Web de l'ASFC sous la rubrique « bureaux de l'ASFC ».

3. **Nom et adresse du destinataire** – Indiquer le nom et l'adresse de la personne ou de la société qui importe les marchandises.

4. **Nom et adresse de l'expéditeur** – Indiquer le nom et l'adresse de la personne ou de la société qui expédie les marchandises.

5. **Lieu d'émission du bordereau d'expédition ou point de chargement** – Indiquer la ville et le pays où les marchandises ont été chargées à bord d'un navire, d'un aéronef, d'un véhicule ou d'un transport ferroviaire.

6. **Numéro de l'acquittement** – Réservé à l'usage de l'ASFC.

7. **Code du transporteur** – Indiquer le code du transporteur mentionné sur le document de contrôle du fret principal du transporteur.

8. **Numéro de contrôle du fret** – Indiquer le numéro de contrôle du fret du transporteur tel qu'indiqué sur le document de contrôle du fret principal du transporteur suivi d'un X et d'un chiffre d'identification, p. ex. 6107123X1, 6107123X2. Veuillez consulter le paragraphe 47*b)* de ce mémorandum pour les directives concernant la numérotation des résumés lorsque le numéro de contrôle du fret principal comprend 23 chiffres et lorsque le document doit faire l'objet d'un résumé plus de neuf fois.

9. **Code du transporteur** – Indiquer le code du transporteur mentionné sur le document de contrôle du fret principal.

10. **Numéro de contrôle du fret principal** – Indiquer le numéro de contrôle du fret mentionné sur le document de contrôle du fret original du transporteur.

11. **Emplacement des marchandises** – Indiquer le nom et l'adresse et le code secondaire de l'entrepôt d'attente où les marchandises sont entreposées avant d'être dédouanées par l'ASFC. Vous trouverez une liste des codes secondaires d'entrepôts d'attente sur le site Web de l'ASFC.

12. **Nombre de pièces** – Indiquer la quantité des marchandises déclarées.

Vous trouverez ci-après diverses méthodes de déclaration d'une expédition :

Description et pièces

1 chargement contenant 75 caisses d'huile de graissage sur trois palettes

3 palettes contenant 75 caisses d'huile de graissage

75 caisses d'huile de graissage sur trois palettes

Si plusieurs marchandises sont déclarées, le nombre TOTAL de pièces doit être déclaré.

13. **Désignation et marques** – Donner une description précise et concise des marchandises en utilisant les termes commerciaux courants.

14. **Poids** – Indiquer le poids des marchandises en livres ou en kilogrammes; il faut indiquer le TOTAL du poids.

15. **Nom et adresse du dégroupeur, du courtier ou de l'importateur** – Indiquer le nom et l'adresse du dégroupeur, du courtier ou de l'importateur émettant les résumés de contrôle du fret de l'ASFC ou les nouveaux résumés, selon le cas.

Vous trouverez un exemplaire de ce formulaire sur le site Web de l'ASFC sous la rubrique « Publications et formulaires ».

ANNEXE A

GLOSSAIRE

Compte et chargement – fret transporté en vertu d'un connaissement par l'expéditeur stipulant que le transporteur est simplement un entrepreneur de transport qui n'est pas responsable du chargement ou du déchargement.

Code du transporteur – un identificateur unique à quatre caractères attribué par l'ASFC pour identifier un transporteur.

Conteneur – contenant réutilisable et identifiable, expressément conçu pour faciliter le transport des marchandises par un ou plusieurs modes de transport, à l'exclusion d'un véhicule ou d'un emballage ordinaire.

Déroutement – acheminement d'une expédition vers un autre point de mainlevée de l'ASFC que celui qui est indiqué sur le document de contrôle du fret, avant l'arrivée de cette expédition au bureau de l'ASFC ou à l'entrepôt d'attente indiqué comme point de destination sur le document de contrôle du fret.

En transit – passage de marchandises étrangères par le territoire canadien depuis un point situé à l'extérieur du Canada jusqu'à un autre point à l'étranger, ainsi que des marchandises canadiennes transportées d'un point à un autre au Canada en passant par les États-Unis.

Envoi dégroupé – processus où une expédition groupée est divisée en expéditions distinctes destinées à plusieurs destinataires.

Envoi groupé – plusieurs expéditions distinctes réunies par un groupeur ou un transitaire et expédiées en vertu d'un seul document de contrôle du fret.

Expédition fractionnée – parties d'une expédition visée par un document de contrôle du fret qui entrent au pays à des moments différents.

Fret en vrac – expédition homogène de marchandises de la même espèce qui sont pêle-mêle ou en masse et qui doivent généralement être pelletées, pompées, soufflées, ramassées ou fourchées lors de la manutention.

Manquant – tout déficit dans le nombre de colis entiers dans l'expédition par rapport à la quantité que le transporteur a déclaré à l'ASFC sur le document de contrôle du fret.

Nouveau manifeste – nouveau document de contrôle du fret portant un nouveau numéro de contrôle du fret qui est présenté avant de changer un document de contrôle du fret antérieurement présenté à l'ASFC. Le nouveau manifeste est généralement présenté lorsqu'il y a changement du bureau de destination ou du code du transporteur.

Résumés – multiples documents de contrôle du fret présentés lorsqu'une expédition initialement déclarée sur un seul document de contrôle du fret est fractionnée, parce que plusieurs documents de mainlevée ou de déclaration en détail doivent être établis pour rendre compte de la totalité des marchandises portées sur le manifeste.

Surplus – tout fret qui est en sus du nombre réel de pièces dans l'expédition par rapport à la quantité indiquée sur le document de contrôle du fret.

illégalement d'un entrepôt d'attente), une demande de paiement des droits doit être faite sur le formulaire K23. L'accusé de réception du paiement se fera avec le formulaire K21, *Reçu de caisse*.

109. Le formulaire K23 accorde au transporteur 30 jours, à compter de la date d'envoi, pour effectuer le paiement. Si celui-ci n'est pas effectué dans le délai prescrit, une demande formelle de paiement ou d'engagement d'une autre forme de garantie, le cas échéant, sera envoyée à la société de garantie. En outre, tous les privilèges que confère le cautionnement au transporteur peuvent lui être retirés. Les demandes de remboursement présentées au moyen d'un formulaire K23 seront prises en considération si une preuve satisfaisante est présentée à l'ASFC dans les deux ans suivant la date de paiement.

110. Dans le cas d'expéditions d'importations en souffrance visées par un cautionnement pour un seul voyage, le bureau de l'ASFC de la destination doit demander une copie du cautionnement et de la demande de cautionnement au bureau émetteur afin de faciliter le retraçage de l'expédition ou des demandes adressées à la société de garantie.

111. Le bureau émetteur de l'ASFC sera responsable du retraçage des expéditions en transit en souffrance lorsque les expéditions seront visées par un formulaire A8B, *Manifeste de transit – Canada-États-Unis*. Vous trouverez un exemplaire de ce formulaire sur le site Web de l'ASFC sous la rubrique « Publications et formulaires ».

Expéditions assujetties aux exigences d'autres ministères

112. Les documents de contrôle du fret qui ne sont pas acquittés, y compris les documents de transit non acquittés, peuvent viser des expéditions qui sont assujetties aux exigences d'autres ministères. Ces exigences doivent être prises en considération lorsque des recherches sont effectuées (veuillez consulter les mémorandums appropriés de la série D19 « Lois et règlements des autres ministères »).

113. L'ASFC devrait aussi communiquer les renseignements sur les documents de contrôle du fret non acquittés aux autres ministères, à des fins de suivi, le cas échéant.

Renseignements sur les sanctions

114. Pour plus de renseignements sur les sanctions pécuniaires, veuillez consulter le Mémorandum D22-1-1. Vous trouverez aussi des renseignements sur les sanctions RSAP sur le site Web de l'ASFC.

115. D'autres sanctions administratives, comme la révocation des privilèges de programme et les sanctions d'autres ministères, peuvent aussi être applicables.

116. Dans certains cas, le défaut de respecter les exigences de l'ASFC énoncées dans la *Loi sur les douanes* peut entraîner la saisie et la confiscation des marchandises et/ou du moyen de transport et, dans les cas graves, des accusations au criminel peuvent être applicables.

Commande de publications et de formulaires

117. Vous pouvez commander des publications et des formulaires de l'ASFC de diverses façons :

a) **En direct**
Un formulaire de commande en direct vous permettra de choisir les formulaires et les publications que vous désirez voir livrer à votre adresse. Vous pouvez obtenir la liste des commandes en direct en consultant le site Web de l'ASFC sous la rubrique « Publications et formulaires ».

b) **Par téléphone**
Afin de passer une commande par téléphone de tout endroit au Canada et aux États-Unis, veuillez composer le **1-800-959-2221**. Si vous appelez de l'extérieur du Canada et des États-Unis, veuillez composer le 204-983-3500 ou le 506-636-5064 (des frais interurbains s'appliquent). Pour les services par téléscripteur, veuillez composer le **1-800-665-0354** (Canada seulement).

c) **Impression particulière**
Les spécifications pour documents de contrôle du fret pour impression particulière (A8A(B)) figurent à l'annexe C du présent mémorandum et les spécifications de codes à barres pertinentes figurent à l'annexe D du présent mémorandum.

Renseignements supplémentaires

118. La ligne du Service d'information sur la frontière (SIF) de l'ASFC répond aux demandes d'information du public relatives aux exigences en matière d'importation d'autres ministères, y compris d'Industrie Canada. Vous pouvez utiliser gratuitement la ligne SIF dans l'ensemble du Canada en composant le **1-800-461-9999**. Si vous appelez de l'extérieur du Canada, vous pouvez utiliser la ligne SIF en composant le 204-983-3500 ou le 506-636-5064 (des frais interurbains s'appliqueront). Afin de parler directement à un agent, veuillez appeler durant les heures d'ouverture habituelles, du lundi au vendredi (sauf durant les congés) de 8 h à 16 h, heure locale. Vous trouverez d'autres renseignements sur le SIF en consultant le site Web de l'ASFC.

119. Pour d'autres renseignements, veuillez consulter le site Web de l'ASFCau www.asfc.gc.ca.

e) Les marchandises ont été transférées en douane en vertu d'un transbordement interlignes par un transporteur assujetti à la post vérification à un autre transporteur cautionné pour livraison à destination. Un exemplaire acceptable du document de transbordement interlignes portera la signature du deuxième transporteur, ainsi que la mention « en douane ». Cette exigence ne concerne que les expéditions qui sont transférées à un autre transporteur pour livraison et dont le document de contrôle du fret original du transporteur assujetti à la post vérification prévoit le transport jusqu'à la destination finale.

f) Les marchandises ont été transférées en douane à un autre transporteur cautionné. Un document de transfert ou un exemplaire du document de contrôle du fret portant la signature d'un représentant du cessionnaire ainsi que la mention « en douane ». Cela ne s'applique qu'aux expéditions qui sont remises à un autre transporteur pour être acheminées jusqu'à leur destination finale.

g) Les marchandises ont été exportées du Canada alors qu'elles étaient encore en douane. Un exemplaire du document de contrôle du fret ou de la déclaration d'exportation électronique en vertu duquel les marchandises ont été exportées sans quitter le système du transporteur, ou un exemplaire d'une Déclaration pour la consommation aux États-Unis, ou tout autre document de déclaration en détail provenant d'un gouvernement étranger.

h) Les marchandises ont été détruites après avoir été déchargées au Canada, avant que la mainlevée n'ait été accordée par l'ASFC. La preuve de la destruction à la suite d'un accident, d'un incendie, etc. sous la forme d'un rapport rédigé par les services de police ou les services d'incendie, ou les restes d'articles identifiables comme étant les marchandises visées par le document de contrôle du fret sont acceptés.

101. Si, à la réception du formulaire A19, le transporteur détermine que le chargement se trouve sous sa responsabilité, le fret doit être livré immédiatement à l'entrepôt d'attente. Le transporteur doit informer le destinataire et l'ASFC de l'emplacement des marchandises.

102. L'ASFC accordera au destinataire deux jours ouvrables après avoir reçu un avis du transporteur, de l'exploitant d'entrepôt ou de l'importateur/du courtier qu'un document de déclaration en détail est requis, pour présenter un document de déclaration en détail relatif aux marchandises avant d'émettre un formulaire E44, *Avis – Marchandises non réclamées*, et de transférer les marchandises au dépôt de douane.

103. Lorsqu'un transporteur assujetti à la post vérification présente à l'ASFC une preuve acceptable que les marchandises ont été transférées sous douane en vertu d'un document de transbordement interlignes à un autre transporteur cautionné pour qu'elles soient livrées à la destination indiquée sur le document de contrôle du fret original, tel que décrit aux paragraphes 65, 66, 91*e)* de ce mémorandum, le transporteur assujetti à la post vérification ne sera pas tenu responsable des marchandises. Le transporteur à qui les marchandises ont été transférées recevra une Note circulante de l'ASFC accompagnée d'un exemplaire du document de contrôle du fret et d'un exemplaire de la preuve et il sera tenu responsable des marchandises.

104. Si le transporteur assujetti à la post vérification ne peut fournir une preuve acceptable que les marchandises ont été transférées en vertu d'un transbordement interlignes à un autre transporteur cautionné, le transporteur original demeurera responsable du fret. Par conséquent, en réponse à la Note circulante de l'ASFC, le transporteur assujetti à la post vérification est tenu de communiquer avec le transporteur qui a livré la marchandise pour obtenir des renseignements sur l'expédition en souffrance et pour que soit fournie à l'ASFC la preuve que les marchandises ont été cédées légalement.

105. Lorsqu'un transporteur présente à l'ASFC une preuve acceptable du transfert en douane des marchandises à un autre transporteur cautionné pour qu'elles soient acheminées en vertu d'un nouveau manifeste jusqu'à un autre bureau de l'ASFC, le transporteur original n'est plus responsable des marchandises. Une Note circulante de l'ASFC sera envoyée au transporteur qui a reçu les marchandises, accompagnée d'une copie du document de contrôle du fret et d'une copie de la preuve du transfert, et le transporteur sera tenu responsable des marchandises.

Nota : Le fait de ne pas répondre à une Note circulante de l'ASFC, dans un délai de 30 jours peut entraîner l'imposition d'une sanction RSAP.

106. Lorsque la preuve de la cession légale des marchandises n'est pas présentée à l'ASFC dans le délai de 30 jours de la Note circulante de l'ASFC, les droits peuvent être inscrits sur les formulaires B3-3 ou K23, *Facture*, selon la partie responsable du paiement des droits.

107. Lorsque l'importateur a reçu les marchandises, mais que les droits n'ont pas été pris en compte (p. ex. livraison illégale ou sortie illégale d'un entrepôt d'attente), l'importateur doit être informé par écrit qu'il doit présenter une déclaration volontaire sur le formulaire B3-3 dans les 30 jours.

108. Lorsqu'il est déterminé que le transporteur ou l'exploitant d'entrepôt est responsable des droits dus sur les marchandises (p. ex. marchandises en douane perdues ou non déclarées en détail ou lorsque l'importateur a déclaré les droits sur les marchandises livrées ou enlevées

Nota : L'option *a)* ne s'applique pas dans les situations ou l'importateur/courtier a utilisé l'EDI comme option de déclaration.

93. Lorsque plus d'une expédition est transportée dans le wagon, la remorque ou le conteneur, l'exploitant d'entrepôt est tenu de s'assurer que seule l'expédition désignée fasse l'objet d'une mainlevée ou que le wagon, la remorque ou le conteneur soit retenu jusqu'à la mainlevée de tout le contenu.

94. Dans les modes aérien et maritime, si une expédition a été retenue en vertu de l'IPEC, cette retenue l'emporte sur la mainlevée des marchandises. La mainlevée ne peut être accordée aux marchandises tant que la retenue n'a pas été levée par l'ASFC. Pour plus de renseignements sur les retenues selon l'IPEC et la mainlevée du fret, veuillez consulter le Mémorandum D3-2-2 (pour le mode aérien) et le Mémorandum D3-5-2 (pour le mode maritime).

Documents de contrôle du fret en souffrance – Procédures de retraçage

95. La déclaration présentée à l'ASFC par le transporteur, au moyen du document de contrôle du fret, prouve, en l'absence de toute preuve du contraire, que les marchandises sont à bord du véhicule et que toutes les marchandises déclarées sont considérées comme ayant été déchargées. Par conséquent, le transporteur est redevable des droits et taxes payables sur toutes les marchandises déclarées, à moins que l'on puisse présenter une preuve indiquant que les marchandises n'ont pas servi à des fins de commerce ou de consommation au Canada sans avoir fait l'objet d'une mainlevée de l'ASFC. Conformément au *Règlement sur la déclaration des marchandises importées*, le paiement ou la preuve doit être présenté à l'ASFC dans les 70 jours suivant la date de la déclaration initiale.

96. Les procédures de retraçage, qui sont basées sur les principes mêmes de la gestion du risque, sont amorcées par l'ASFC à l'égard de tous les documents de contrôle du fret en souffrance qui n'ont pas été encore acquittés 40 jours après la date de la déclaration initiale à l'ASFC.

97. Avant d'envoyer un formulaire A19, l'ASFC confirmera si les marchandises sont dans un entrepôt d'attente de l'ASFC ou dans un autre lieu de retenue approuvé. Si les marchandises sont trouvées, les procédures relatives aux marchandises non réclamées, mentionnées dans le *Règlement sur l'entreposage des marchandises*, doivent être suivies.

98. Si les marchandises ne se trouvent pas dans l'entrepôt d'attente, un formulaire A19 sera envoyé au transporteur officiel (c.-à-d. le transporteur dont le code du transporteur apparaît sur le document de contrôle du fret en souffrance). Un exemplaire du document de contrôle du fret sera joint au formulaire A19 afin de permettre au transporteur de retracer l'expédition.

99. Le formulaire A19 accorde au transporteur 30 jours pour présenter les marchandises aux fins d'examen ou pour fournir la preuve que les marchandises ne sont pas entrées au Canada à des fins commerciales ou de consommation sans avoir fait l'objet d'un examen ou de la mainlevée de l'ASFC, ou pour fournir la preuve que les marchandises ont été exportées ou que la responsabilité de l'expédition en douane a été transférée à un autre transporteur cautionné ou à un exploitant d'entrepôt d'attente.

100. Lorsqu'une preuve satisfaisante démontre que les marchandises n'ont pas servi à des fins de consommation au Canada sans avoir fait l'objet d'un examen ou d'une mainlevée de l'ASFC, le transporteur doit être exempté du paiement des droits et taxes. Vous trouverez ci-après les lignes directrices concernant les preuves qui sont jugées comme étant satisfaisantes :

a) L'ASFC a accordé la mainlevée aux marchandises. Une copie de l'exemplaire de l'autorisation de livraison de l'ASFC du document de contrôle du fret estampillé par l'ASFC, un message créé par le STAM adressé au transporteur ou à l'exploitant d'entrepôt, un document de déclaration en détail final dont les droits ont été acquittés, le formulaire B3-3, *Douanes Canada – Formule de codage*, une copie estampillée du formulaire B3-1, *Relevé détaillé de codage* (RDC) dont les droits ont été acquittés, un formulaire K84, *Relevé de compte de l'importateur/coutier* ou, pour les importateurs PAD, un formulaire de Déclaration sommaire des recettes avec une pièce de paiement de l'importateur dûment remplie (BSF645).

b) Les marchandises n'ont pas été chargées à l'extérieur du Canada. Une attestation écrite émanant de l'exportateur, de l'autorité portuaire étrangère ou de tout autre responsable sachant que les marchandises se trouvent dans un pays étranger et n'ont pas été chargées pour être transportées au Canada.

c) Le manquant s'est produit à l'extérieur du Canada. Une preuve écrite de l'acquittement d'une réclamation par un transporteur étranger à l'appui de l'affirmation que le manquant s'est produit à l'extérieur du Canada, ou une attestation par un agent de la paix ou des douanes étrangères selon laquelle les marchandises ont été perdues ou détruites par accident ou par suite de tout autre événement imprévu à l'étranger.

d) Les marchandises ont été livrées à un entrepôt d'attente approuvé par l'ASFC. Un document de reçu signé par l'exploitant de l'entrepôt d'attente.

81. Pour des renseignements supplémentaires sur la politique de l'accise relative à l'alcool et aux produits du tabac, veuillez communiquer avec la section Droits d'accise de votre bureau régional de l'Agence du revenu Canada (ARC). Pour un répertoire des bureaux régionaux, veuillez consulter le site Web de l'ARC au **www.arc.gc.ca**.

Transferts entre des points de mainlevée de l'ASFC

82. Un transfert a lieu quand des marchandises sont déplacées d'un point de mainlevée à un autre point de mainlevée.

83. Des renseignements sur les transferts entre entrepôts d'attente figurent sous la rubrique « Exigences en matière de livraison et transferts aux entrepôts d'attente » dans les mémorandums de la série D3 décrivant les procédures de contrôle du fret s'appliquant aux différents modes de transport.

84. Les marchandises transférées d'un entrepôt d'attente à un entrepôt de stockage privé ne feront pas l'objet d'un document de contrôle du fret, car le contrôle de l'ASFC sera effectué en vertu d'un document de déclaration en détail B3-3. L'importateur officiel au nom de qui le transfert a été effectué sera responsable des pertes. Cette règle s'applique également aux marchandises transférées entre des entrepôts de stockage privés relevant d'un seul bureau de l'ASFC.

85. Les marchandises transférées d'un entrepôt de stockage public ou dans un tel entrepôt doivent être documentées sur un document de contrôle du fret. Un document de contrôle du fret sera aussi requis lorsque des marchandises sont transférées d'un entrepôt de stockage public ou privé relevant d'un bureau de l'ASFC dans un entrepôt de stockage privé ou public relevant d'un autre bureau de l'ASFC.

86. Le document de contrôle du fret visant le transfert doit, dans la mesure du possible, être présenté en même temps que la déclaration en détail B3-3 et doit comporter une référence au numéro de déclaration en détail B3-3 dans la zone de description des marchandises. La quantité et la désignation des marchandises indiquées sur le document de contrôle du fret doivent être identiques à celles qui figurent sur la déclaration en détail B3-3. Lorsque les marchandises sont déplacées d'un entrepôt d'attente dans un entrepôt de stockage public, l'exemplaire de l'autorisation de livraison de l'ASFC faisant partie du document original de contrôle du fret, qui a servi pour le déplacement des marchandises dans l'entrepôt d'attente, ne doit pas être retourné à l'exploitant d'entrepôt d'attente avant que le document de contrôle du fret visant le transfert des marchandises n'ait été reçu et validé par l'ASFC.

87. Après la validation du document de déclaration en détail B3-3 et du document de contrôle du fret, les exemplaires de la salle des comptoirs et de l'autorisation de livraison de l'ASFC seront retournés au transporteur pour être présentés à l'exploitant d'entrepôt qui a reçu les marchandises. L'ASFC conservera les exemplaires pour la poste et de la gare à des fins de contrôle.

88. Dès livraison des marchandises à l'entrepôt de stockage, l'exploitant d'entrepôt doit en accuser réception sur les exemplaires de la salle des comptoirs et de l'autorisation de livraison de l'ASFC. Tout écart dans le nombre des pièces doit aussi être noté.

89. Lorsque les marchandises ont été transférées d'un entrepôt de stockage, l'exploitant d'entrepôt doit remettre les exemplaires de la salle des comptoirs et de l'autorisation de livraison de l'ASFC au destinataire ou à son mandataire, qui les présentera subséquemment avec la déclaration des B3-3, aux fins de ré-entreposage.

Avis de mainlevée des marchandises aux exploitants d'entrepôt

90. Lorsque l'ASFC transmet l'avis de mainlevée d'une expédition à des exploitants d'entrepôt par télécopieur ou au moyen d'un Système de transmission des avis de mainlevée (STAM), les renseignements suivants doivent être fournis à l'exploitation d'entrepôt :

a) le numéro de contrôle du fret (y compris le suffixe des résumés du document de contrôle du fret);

b) le numéro du wagon/de la remorque/du conteneur;

c) le nombre de pièces visées par la mainlevée; et

d) le nom du destinataire.

91. Dans le cas où l'exemplaire de l'autorisation de livraison de l'ASFC faisant partie du document de contrôle du fret est transmis par télécopieur, l'original du document n'est pas envoyé à l'exploitant d'entrepôt. Dans tous les autres cas, l'exemplaire original de l'autorisation de livraison de l'ASFC doit être envoyé à l'exploitant d'entrepôt.

92. Les exploitants d'entrepôt d'attente ne peuvent pas faire sortir les marchandises de leur entrepôt tant qu'ils n'ont pas reçu un des documents suivants :

a) un exemplaire original, télécopié ou balayé de l'autorisation de livraison de l'ASFC faisant partie du document de contrôle du fret;

b) un message STAM reçu directement du système en tant que participant au STAM; ou

c) un message STAM reçu par l'intermédiaire d'un prestataire de services spécialisé tel qu'un courtier en douanes.

b) le bureau de l'ASFC à destination soit indiqué dans la zone « À » sur le manifeste sur le document de contrôle du fret primaire; et

c) les expéditions maritimes soient transportées à destination par voie de terre sur autorisation et garantie (voir Mémorandum D3-5-2).

Exigences en matière de livraison – Exemptions

79. Les marchandises suivantes ont été exemptées des exigences en matière de livraison énoncées au paragraphe 67 de ce mémorandum :

a) les articles importés en tant qu'effets d'immigrants (numéro tarifaire 9807.00.00) ou en vertu des dispositions des numéros tarifaires 9805.00.00 et 9808.00.00;

b) les marchandises importées, pour une période ne dépassant pas six mois, comme matériel de démonstration dans un congrès ou une exposition publique où les marchandises de plusieurs fabricants ou producteurs y sont présentées;

c) les conteneurs vides replacés pour le chargement du fret destiné à l'exportation;

d) les marchandises visées par la *Loi sur les explosifs*;

e) les marchandises transférées d'un entrepôt de stockage relevant d'un bureau de l'ASFC à un entrepôt de stockage relevant d'un autre bureau de l'ASFC, pourvu que les zones indiquant les bureaux d'envoi et de réception de l'ASFC sur le document de contrôle du fret soient correctement remplies. Par exemple, réexpédiées du bureau de l'ASFC de Toronto, entrepôt de stockage n° 20, au bureau de l'ASFC de London, entrepôt de stockage n° 13;

f) lorsqu'il n'y a pas d'entrepôt d'attente situé à l'emplacement, les marchandises qui sont destinées à un entrepôt de stockage relevant du bureau de l'ASFC à la frontière peuvent être acheminées directement au bureau de l'ASFC à la frontière;

g) les marchandises appartenant au gouvernement des États-Unis, arrivant par grand-route et destinées à Argentia, Terre-Neuve, aux fins de mainlevée (à condition que les marchandises importées respectent les restrictions imposées par la *Loi sur l'accise 2001*);

h) les marchandises destinées à une boutique hors taxe (les produits d'alcool et du tabac sont traités au paragraphe 71 de ce mémorandum).

80. Les spiritueux, le vin et les produits du tabac sont exemptés des exigences en matière de livraison énoncées au paragraphe 67 de ce mémorandum, dans les cas énoncés ci-après et peuvent être livrés de la façon expliquée dans ce paragraphe :

a) Les spiritueux en vrac peuvent être remis à un titulaire d'agrément de fabrication de spiritueux ou à un utilisateur titulaire d'un agrément alors que le vin en vrac peut être remis à un titulaire d'agrément de production de vin ou à un utilisateur titulaire d'agrément, en vertu des dispositions de la *Loi sur l'accise, 2001*. L'importation réelle de spiritueux en vrac doit être spécifiquement autorisée en vertu de la *Loi sur l'importation des boissons enivrantes* ou être effectuée par une régie des alcools provinciale, une société des alcools provinciale ou tout autre organisme gouvernemental provincial pour que les spiritueux en vrac soient remis au titulaire d'agrément approprié en vertu de la *Loi sur l'accise, 2001*.

b) L'importation de spiritueux et de vin emballés par une régie des alcools provinciale, une société des alcools provinciale ou tout autre organisme gouvernemental provincial peut être remise, sans report des droits supplémentaires équivalant aux droits d'accise, à l'entrepôt d'accise titulaire d'un agrément de cet organisme, conformément aux dispositions de la *Loi sur l'accise, 2001*.

c) Les spiritueux et le vin emballés dont les droits n'ont pas été acquittés destinés à être utilisés comme provisions de bord, à des fins personnelles ou officielles, par des représentants accrédités au Canada ou destinés à être vendus dans une boutique hors taxe doivent être remis directement à de telles fins sans paiement des droits supplémentaires équivalant aux droits d'accise ou peuvent être placés dans un entrepôt d'accise ou dans un entrepôt de stockage sur une base de report des droits, conformément à la *Loi sur l'accise, 2001*. Les spiritueux et le vin en vrac, ainsi que les spiritueux et le vin emballés, peuvent aussi être placés dans un entrepôt de stockage des douanes s'ils doivent être livrés dans un lieu à l'extérieur du Canada. Il s'agit des seuls cas où les spiritueux et le vin peuvent être placés dans un entrepôt de stockage des douanes.

d) Pour tout renseignement supplémentaire sur les exigences en matière d'entreposage et de livraison et les restrictions relatives aux produits de l'alcool et du tabac, veuillez consulter les mémorandums suivants :

(i) Mémorandum D3-1-3, *Importation commerciales de boissons enivrantes*;

(ii) Mémorandum D4-3-5, *Boutiques hors taxes – Exigences concernant les ventes et le contrôle des stocks*;

(iii) Mémorandum D18-3-1, *Déclaration et déclaration en détail des droits d'accise sur le tabac, les produits du tabac, le vin et les spiritueux importés, et mainlevée de ces marchandises*.

68. L'avis de déroutement, de couleur bleue et de format 21,5 cm sur 14 cm (8 po sur 5 po), est fourni par le transporteur. Si le transporteur le désire, il peut préparer l'avis de déroutement en trois exemplaires, dont le troisième sera frappé du timbre-dateur et lui sera remis pour ses dossiers. Les avis de déroutement doivent être établis selon la présentation prescrite à l'annexe F de ce mémorandum.

69. L'avis de déroutement, l'exemplaire de la salle des comptoirs et l'exemplaire de livraison de l'ASFC du document de contrôle du fret doivent être remis au destinataire, ou au transporteur correspondant si les marchandises sont remises à un transporteur intermédiaire, et présentés avec les documents d'acquittement pertinents au bureau de l'ASFC où se fait la mainlevée. L'avis de déroutement demeurera avec le document d'acquittement jusqu'à ce qu'il soit numéroté.

70. L'ASFC ne peut accorder la mainlevée aux expéditions déroutées sans un avis de déroutement joint au document de contrôle du fret. Dans le cas où le transporteur néglige de fournir un avis de déroutement au destinataire, il incombe au destinataire de l'obtenir du transporteur ou de préparer un avis de déroutement (en double exemplaire) pour le présenter à l'ASFC.

71. S'il y a un écart, le bureau de l'ASFC où se fait la mainlevée doit communiquer avec le bureau de l'ASFC au point d'arrivée en lui retournant l'avis de déroutement avec un exemplaire du document de contrôle du fret. C'est au bureau de l'ASFC au point d'arrivée qu'il incombe de régler cet écart.

72. Lorsqu'une partie d'une expédition doit être déroutée vers un autre bureau de l'ASFC en vue de la mainlevée, des résumés doivent être préparés pour viser les parties déroutées de l'expédition ainsi que les parties de l'expédition qui doivent être dédouanées localement. La partie déroutée peut cependant faire l'objet d'un nouveau document de contrôle du fret qui annulera le résumé.

73. Les procédures relatives aux Avis de déroutement ne s'appliquent pas aux expéditions visées par un document de contrôle du fret d'un transitaire étranger ou les résumés de contrôle du fret de l'ASFC, formulaire A10.

Mouvement interréseaux

74. Les transporteurs assujettis à la post vérification peuvent transférer des marchandises en douane à des transporteurs cautionnés secondaires pour qu'elles soient acheminées à destination en vertu du document de contrôle du fret original du transporteur assujetti à la post vérification, tel que mentionné aux paragraphes 91*e)* et 94 du présent mémorandum, pourvu que la destination finale soit indiquée sur le document de contrôle du fret original et que le transfert soit effectué en vertu du document de mouvement interréseaux qui satisfait aux exigences de l'ASFC. Le transporteur assurant le transbordement doit remettre les exemplaires de la salle des comptoirs et de l'autorisation de livraison de l'ASFC du document de contrôle du fret au transporteur qui assure la livraison qui, à son tour, remettra les documents au courtier ou à l'importateur au bureau de l'ASFC de destination.

75. Pour que le transporteur effectuant le transfert puisse être libéré de ses obligations envers l'ASFC une fois que les marchandises ont été transférées, le document de mouvement interréseaux de marchandises en douane doit satisfaire aux exigences suivantes :

a) la mention « en douane » doit être clairement indiquée;

b) le nom du transporteur à qui l'expédition est transférée doit être clairement indiqué;

c) la description de l'expédition transférée doit comprendre le numéro de contrôle du fret, les noms du destinataire et de l'expéditeur, la quantité et la désignation des marchandises;

d) le numéro d'identification du véhicule du moyen de transport doit y figurer;

e) le lieu du transbordement interlignes et l'entrepôt d'attente où les marchandises seront livrées en attendant la mainlevée par l'ASFC doivent être indiqués;

f) la signature du transporteur à qui l'expédition est transférée ainsi que la date du transfert doivent y être indiquées.

Exigences en matière de livraison

76. Les marchandises en douane dont la mainlevée n'a pas été accordée par l'ASFC au premier point d'arrivée doivent être livrées à un autre bureau de l'ASFC ou à un entrepôt d'attente spécifique pour les fins de la mainlevée par l'ASFC, à moins qu'elles ne soient exemptées de cette exigence par l'ASFC (voir le paragraphe 70 de ce mémorandum).

77. Les renseignements sur les conditions générales de livraison aux entrepôts d'attente figurent sous la rubrique « Exigences en matière de livraison et transferts aux entrepôts d'attente » dans les mémorandums de la série D3 décrivant les procédures de contrôle du fret s'appliquant aux différents modes de transport.

78. Le fret arrivant au Canada par voie maritime ou ferroviaire peut être acheminé par transporteur de grand-route et livré à sa destination en utilisant le document de contrôle du fret primaire ferroviaire ou maritime si les conditions suivantes sont remplies :

a) l'entrepôt d'attente de grand-route à destination soit titulaire d'un agrément pour recevoir les expéditions figurant sur les documents de contrôle du fret maritime ou ferroviaire;

(i) X1 à X9 pour les neuf premiers résumés,

(ii) Y1 à Y9 pour les neuf résumés suivants,

(iii) Z1 à Z9 pour les neuf résumés suivants,

(iv) A1 à A9 pour les neuf résumés suivants,

(v) B1 to B9 pour les neuf résumés suivants, etc.

Nota : Le numéro sur les résumés ne peut avoir « D » comme suffixe.

57. L'importateur ou son mandataire doit présenter tous les exemplaires des résumés figurant sur le A10, ainsi que les exemplaires de la salle des comptoirs et de l'autorisation de livraison de l'ASFC du DCF original, avant la mainlevée de toute partie d'un DCF visé par un résumé.

58. L'exemplaire de l'autorisation de livraison de l'ASFC du document de contrôle du fret original doit être estampillé « Résumé » par l'ASFC et retourné à l'exploitant d'entrepôt pour des fins de classement. L'exemplaire de contrôle de l'ASFC de chaque résumé ainsi que l'exemplaire de la salle des comptoirs du document de contrôle du fret original doivent être conservés par l'ASFC. Les exemplaires de la salle des comptoirs et de l'autorisation de livraison de l'ASFC de chaque résumé doivent être retournés au destinataire pour être présentés avec les documents de dédouanement. L'importateur ou son mandataire doit transmettre l'exemplaire de l'exploitant d'entrepôt de chaque résumé à l'exploitant d'entrepôt à des fins de classement. L'exemplaire de l'émetteur de chaque résumé doit être retourné à l'importateur ou à son mandataire. Vous trouverez de plus amples renseignements sur les exigences de tenue des registres des exploitants d'entrepôt dans le Mémorandum D4-1-4, *Entrepôts d'attente des douanes.*

59. En aucun cas, le fret ne peut être retiré d'un entrepôt d'attente une fois que les résumés ont été présentés sans qu'un document d'acquittement valide de document de contrôle du fret ou d'un nouveau manifeste n'ait été présenté pour justifier le mouvement des marchandises. Un défaut d'observation entraînera l'imposition de sanctions administratives pécuniaires.

Nouveaux documents de contrôle du fret

60. Lorsque le fret doit fait l'objet d'un nouveau manifeste (par exemple, le transporteur qui transporte l'expédition en douane a changé), un nouveau document de contrôle du fret, aussi appelé nouveau manifeste, doit être présenté à l'ASFC avant que les marchandises puissent poursuivre leur route. Les renseignements indiqués sur le nouveau manifeste doivent concorder avec ceux sur le document de contrôle du fret original et tout écart doit être approuvé par l'ASFC. Le nouveau document de contrôle du fret doit porter un nouveau numéro de contrôle du fret et le numéro de contrôle du fret original doit être noté dans la zone « numéro de contrôle du fret antérieur ».

61. Le code du transporteur qui apparaît dans la zone code du transporteur/numéro de contrôle du fret du nouveau document de contrôle du fret correspond au transporteur responsable des marchandises.

62. Si l'expédition initiale doit être fractionnée pour être acheminée vers plusieurs destinations, de nouveaux manifestes doivent être établis pour chaque fraction de l'expédition, par destination. Tous les nouveaux documents de contrôle du fret établis pour les différentes parties de l'expédition visée par le document de contrôle du fret original doivent être présentés en même temps à l'ASFC.

63. Les transporteurs qui utilisent le système de post vérification doivent numéroter leur nouveau manifeste à l'aide du numéro de la feuille d'expédition ou de la feuille de route attribué au chargement dans leur système.

64. Tous les exemplaires du nouveau manifeste doivent être présentés à l'ASFC, accompagnés des exemplaires de la salle des comptoirs et de l'autorisation de livraison de l'ASFC faisant partie du document antérieur de contrôle du fret. L'exemplaire de l'autorisation de livraison de l'ASFC du document de contrôle du fret original doit porter la mention « Nouveau manifeste » et être signé par l'agent des services frontaliers pour être retourné à l'exploitant d'entrepôt. L'ASFC conserve l'exemplaire pour la poste et l'exemplaire de la gare des nouveaux manifestes tandis que les autres exemplaires sont remis au transporteur.

Déroutements

65. Au sens des présentes directives, « déroutement » s'entend de tout changement d'itinéraire qui se produit lorsqu'une expédition est déroutée vers un autre bureau de l'ASFC avant qu'elle n'arrive au bureau de l'ASFC ou à l'entrepôt d'attente indiqué sur le document de contrôle du fret. S'il est déterminé que les marchandises auraient dû être dirigées vers un autre bureau de l'ASFC en vue de la mainlevée uniquement après leur arrivée à destination, un nouveau manifeste doit être présenté. Un seul déroutement de la même expédition sera permis avant qu'un nouveau document de contrôle du fret soit émis.

66. Pour tout renseignement sur les procédures de déclaration de déroutement dans les modes aérien et maritime, lorsque la déclaration du fret et du moyen de transport IPEC s'applique, veuillez consulter le Mémorandum D3-2-2 (pour le mode aérien) et le Mémorandum D3-5-2 (pour le mode maritime).

67. Il incombe au transporteur dans le système duquel le déroutement a lieu de préparer un *Avis de déroutement* de l'ASFC, formulaire A30, en double exemplaire, et de joindre les deux exemplaires à l'exemplaire de la salle des comptoirs du document de contrôle du fret.

les données appropriées sur le fret par voie électronique. Cette mesure sera considérée comme une communication volontaire de renseignements, et aucune sanction ne sera imposée au transporteur.

48. Dans le cas de marchandises qui appartiennent au transporteur (matériel de compagnie (MATCIE)) ou lorsque des marchandises sont transportées par un moyen de transport (camion, aéronef, etc.) appartenant à l'importateur ou à l'expéditeur, ou contrôlé par ces derniers, l'ASFC devra saisir les marchandises non déclarées et le moyen de transport.

49. Les marchandises nationales expédiées d'un endroit à un autre au Canada, qui sont retrouvées égarées aux États-Unis et retournées au Canada, devront faire l'objet d'un document de contrôle du fret ou d'une transmission des données sur le fret appropriée par voie électronique indiquant le bureau de réimportation de l'ASFC comme bureau de réception de l'ASFC. Après vérification des faits, l'expédition sera restituée au transporteur.

Nota : Pour fins de vérification, une preuve satisfaisante est une preuve qui est fournie par le Service des douanes et de la protection des frontières des États-Unis (Customs Border and Protection) ou par le transporteur au point de transbordement où les marchandises ont été trouvées. Le document de contrôle du fret ou la transmission des données sur le fret EDI sera acquitté en faisant référence au présent mémorandum.

50. Les expéditions des États-Unis destinées à d'autres points aux États-Unis, mais trouvées égarées au Canada par le transporteur, doivent être retournées aux États-Unis sous le couvert d'un document de contrôle du fret. Le transporteur doit alors dactylographier sur le document un certificat attestant que l'expédition a été trouvée égarée au Canada à la date de la découverte et qu'il la retourne aux États-Unis dans l'état où elle a été reçue. Le certificat doit également confirmer que les marchandises sont demeurées sous le contrôle de l'ASFC et un espace sera réservé pour la signature d'un agent des services frontaliers. Lorsque les marchandises sont exportées, les exemplaires de la salle des comptoirs et de l'autorisation de livraison de l'ASFC doivent être présentés à l'ASFC au point de sortie. L'exemplaire de l'autorisation de livraison de l'ASFC sera retourné au transporteur, dûment timbré par l'ASFC, et l'exemplaire de la salle des comptoirs recevra un numéro de déclaration de sortie et sera conservé par l'ASFC.

Compte et chargement par l'expéditeur

51. Lorsque le fret est transporté en vertu d'une entente entre le transporteur et l'expéditeur stipulant le compte et le chargement par l'expéditeur, le document de contrôle du fret doit clairement porter la mention « compte et chargement par l'expéditeur » et toute unité doit être plombée par l'expéditeur avant d'être confiée au transporteur. « Compte et chargement par l'expéditeur » ne constitue pas une description des marchandises.

52. Le transporteur doit tenir un registre des plombs et inscrire le numéro du plomb sur le document de contrôle du fret. Un agent des services frontaliers doit superviser la rupture des plombs de la société lorsque cela est requis par l'ASFC. L'agent des Services frontaliers doit apposer un plomb de l'ASFC sur l'unité et noter le nouveau numéro sur les documents.

Résumé de contrôle du fret de l'ASFC

53. Une expédition doit faire l'objet d'un résumé lorsque le document de contrôle de fret est composé de plus d'une déclaration en détails ou de tout autre document de dédouanement, à l'exception des expéditions fractionnées dans le mode aérien. Les importateurs ou leurs mandataires doivent documenter les résumés sur le formulaire A10, *Résumé de contrôle du fret* de l'ASFC.

54. Un formulaire A10 doit être préparé pour chaque partie de l'expédition qui exige un acquittement distinct. La quantité totale figurant sur le document de contrôle du fret original du transporteur doit être déclarée en détail dans le résumé de contrôle du fret.

55. Le formulaire A10 a cinq exemplaires qui sont désignés comme suit :

a) exemplaire de contrôle de l'ASFC

b) exemplaire de la salle des comptoirs

c) exemplaire de l'autorisation de livraison de l'ASFC

d) exemplaire de l'exploitant d'entrepôt

e) exemplaire de l'émetteur

Nota : Un exemplaire de ce formulaire peut être consulté sur le site Web de l'ASFC sous la rubrique « Publications et formulaires » et peut être aussi commandé en direct.

56. Chaque résumé de contrôle du fret doit indiquer un numéro unique comprenant le numéro de contrôle du fret sur le document de contrôle du fret principal comprenant le suffixe X et un chiffre numérique séquentiel commençant par 1. Par exemple :

a) si une expédition figurant sur un manifeste du transporteur doit être déclarée en détail au moyen de trois documents d'acquittement distincts, trois résumés doivent être préparés. Le numéro de contrôle du fret principal 6110 SA12345 doit figurer dans la zone « Numéro de contrôle du fret principal » de chaque résumé et les trois résumés doivent porter les numéros 6110 SA12345X1, 6110 SA12345X2, 6110 SA12345X3; ou

b) les limites du système autorisent un maximum de 25 caractères. Par conséquent, lorsqu'un document de contrôle du fret indique un numéro de 23 chiffres et que le document doit faire l'objet d'un résumé plus de neuf fois, le numéro de contrôle du fret indiqué sur le document principal est suivi du suffixe :

34. Le transporteur doit présenter à l'ASFC, pour validation, tous les exemplaires du document réécrit avec les exemplaires de la salle des comptoirs et de l'autorisation de livraison de l'ASFC du document original, ainsi que les documents à l'appui, le cas échéant.

35. Si le document réécrit est jugé acceptable, l'envers des exemplaires de la salle des comptoirs et de l'autorisation de livraison de l'ASFC doit être estampillé au timbre-dateur, et ces exemplaires doivent être retournés au transporteur pour qu'il les remette au destinataire. L'ASFC doit détruire l'original de l'autorisation de livraison de l'ASFC. L'exemplaire pour la poste réécrit, avec l'original de la salle des comptoirs et les documents à l'appui, doit être conservé par l'ASFC.

Manquants

36. Un manquant représente un déficit entre le nombre de colis dans l'expédition et le nombre de pièces déclarées au PPA.

37. Comme la déclaration que présente le transporteur à l'ASFC est la preuve que les marchandises sont à bord du véhicule, toutes les marchandises déclarées à l'ASFC sont considérées comme ayant été déchargées au Canada.

38. Les droits et taxes sont basés sur toutes les marchandises déclarées à moins qu'une preuve acceptable du manquant soit présentée à l'ASFC. La preuve relative au manquant est la responsabilité de la partie responsable du paiement des droits et taxes.

39. On acceptera comme preuve d'un manquant une preuve écrite du paiement d'une réclamation par un transporteur étranger, ou une déclaration par l'agent des services frontaliers ou un agent de la paix, selon laquelle les marchandises ont été perdues ou détruites par suite d'un accident, d'un incendie, ou de la documentation du vendeur, de l'exportateur, de l'expéditeur ou de l'exploitant d'entrepôt au point d'embarquement attestant qu'un manquant véritable existe et qu'il n'est pas le résultat d'un vol, d'une perte, etc.

Nota : La documentation provenant du transporteur n'est pas acceptable comme preuve de manquant. Les manquants doivent être établis par une tierce partie.

40. Lorsque la preuve d'un manquant ne peut pas être fournie dans les 70 jours du rapport initial, les droits et taxes exigibles sur les marchandises manquantes doivent être payés. Pour obtenir des renseignements au sujet des demandes de remboursement, veuillez consulter le Mémorandum D6-2-2, *Remboursement des droits*.

41. Les manquants notés antérieurement sur les feuilles de route à un point de transbordement à l'extérieur du Canada, ou déterminés par un contrôle réel exercé par un agent des services frontaliers au bureau d'importation de l'ASFC, doivent être notés sur toutes les copies du document de contrôle du fret. Par exemple :

10 caisses
1 caisse manquant à … (lieu où les marchandises manquaient).

42. Lorsque des parties d'une expédition déterminées antérieurement comme étant des manquants sont envoyées au Canada, elles doivent être déclarées. Le nouveau document ou relevé de transmission EDI doit porter une référence au numéro du document de contrôle du fret original dans la zone de désignation des marchandises.

Surplus

43. Un surplus représente le nombre de pièces en trop par rapport au nombre de pièces déclarées.

44. Toutes ces marchandises découvertes par l'ASFC ou par le transporteur doivent être immédiatement inscrites par le transporteur sur un document de contrôle du fret ou déclarées au moyen de la transmission des données appropriées sur le fret par l'EDI. Tous les exemplaires du document de contrôle du fret doivent être présentés à l'ASFC pour être validés et traités. Les exemplaires de la salle des comptoirs et de l'autorisation de livraison de l'ASFC doivent être retournés au transporteur afin d'être acheminés au destinataire pour qu'il les utilise au moment du dédouanement par l'ASFC.

45. Lorsqu'un agent des services frontaliers découvre un surplus durant un contrôle ou un examen de l'ASFC, une sanction appropriée est imposée au transporteur puisque les surplus constituent des marchandises qui n'ont pas été déclarées à l'ASFC comme l'exige la *Loi sur les douanes*. Pour tout renseignement supplémentaire sur les sanctions, veuillez consulter les paragraphes 105 à 107 du présent mémorandum et le Mémorandum D22-1-1, *Régime de sanctions administratives pécuniaires*.

46. Dans le cas de transporteurs assujettis à la post vérification, une amende ne sera pas imposée si le transporteur peut fournir la preuve dans les 24 heures de l'arrivée de l'expédition qu'un document de contrôle du fret a été préparé à l'égard des marchandises avant leur arrivée au Canada. Lorsque le transporteur prépare le nouveau document de contrôle du fret à l'égard des marchandises non déclarées, ce document doit comporter un renvoi au numéro du document de contrôle du fret original dans la zone de désignation des marchandises. Ce privilège ne s'applique pas aux transporteurs aériens assujettis à la post vérification en raison de la mise en œuvre de l'IPEC.

Nota : Une preuve valable peut comprendre la présentation du document de contrôle du fret original, un rapport interne sur les différences qui indiquent l'erreur de chargement, ou une autre preuve.

47. Dans le cas où le transporteur découvre des surplus dans son propre système, il doit immédiatement déclarer les marchandises au bureau de l'ASFC le plus proche au moyen d'un document de contrôle du fret ou transmettre

b) Mémorandum D17-4-0, *Programme des messageries et des expéditions de faible valeur.*

28. Pour de plus amples renseignements sur les exigences en matière de procédures et de documents de déclaration pour le transport des expéditions en transit vers l'intérieur ou du fret restant à bord (FRAB) d'une expédition, veuillez consulter les mémorandums de la série D3 Transport relatif au mode spécifique de transport. Il s'agit des :

a) Mémorandum D3-2-2, *Transport du fret aérien – Importations*;

b) Mémorandum D3-4-5, *Transport du fret routier – En transit*;

c) Mémorandum D3-5-2, *Transport du fret maritime – Importations*;

d) Mémorandum D3-6-7, *Transport du fret ferroviaire – En transit.*

29. Pour la déclaration de marchandises à l'ASFC qui sont dispensées de l'IPEC, les transporteurs peuvent utiliser le formulaire standard A8A(B), *Document de contrôle du fret* de l'ASFC, que l'on peut se procurer dans tous les bureaux de l'ASFC ou qui peut être commandé directement en consultant le site Web de l'ASFC sous la rubrique « Publications et formulaires ». Les transporteurs peuvent aussi imprimer leur propre document de contrôle du fret, formulaire A8A(B), selon les spécifications de l'annexe C du présent mémorandum ou utiliser d'autres documents de contrôle du fret approuvés, comme le bordereau d'expédition de l'IATA pour le fret aérien, le formulaire A6A, *Cargaison/Manifeste de la cargaison* pour le fret maritime; le formulaire A8B, *Manifeste de transit – Canada-États-Unis* pour les marchandises en transit transportées dans le mode routier, etc.

Nota : Pour de plus amples renseignements sur d'autres documents de contrôle du fret qui respectent les exigences de l'ASFC et pour les directives sur la façon de remplir les documents de déclaration prescrits, veuillez consulter les mémorandums de la série D3 Transport relatifs au mode particulier de transport et le Mémorandum D17-1-2 *Déclaration et déclaration en détail des marchandises commerciales de faible valeur (moins de 1 600 $CAN).* Ces mémorandums contiennent des renseignements sur les formulaires A8A(B), A6A, A8B, A10 et A30.

Nota : Pour de plus amples renseignements sur la déclaration de marchandises servant à l'entretien et à la production de véhicules automobiles, veuillez consulter le Mémorandum D17-3-1, *Nouveau système pour l'industrie automobile – Secteur routier.*

Corrections apportées aux documents de contrôle du fret ou aux transmissions de fret par voie électronique

30. Les corrections doivent être apportées à tous les exemplaires du document de contrôle du fret original avant de le présenter à l'ASFC. Les corrections peuvent aussi être apportées aux éléments de données de contrôle du fret, qui ont été transmises par voie électronique à l'ASFC.

Nota : Les directives permettant de fournir les renseignements corrigés sous forme électronique requise figurent dans les Documents sur les exigences à l'égard des clients du commerce électronique qui se trouve sur le site Web de l'ASFC.

31. On peut aussi apporter des corrections à un document de contrôle du fret après que le transporteur se soit présenté à l'ASFC, seulement si les exemplaires de la salle des comptoirs et de l'autorisation de livraison de l'ASFC n'ont pas encore été remis au courtier ou au destinataire. Les corrections doivent être effectuées sur les exemplaires de la salle des comptoirs et de l'autorisation de livraison de l'ASFC et présentées à l'ASFC, accompagnées d'une preuve à l'appui lorsque la quantité ou la description est corrigée. On acceptera comme preuve à l'appui le connaissement original, la feuille de route, la feuille d'expédition ou tout autre document acceptable provenant du point de chargement. Les exemplaires de la salle des comptoirs et de l'autorisation de livraison de l'ASFC seront retournés au transporteur aux fins de présentation au destinataire.

32. Lorsque le document de contrôle du fret doit être réécrit, le nouveau document doit porter le même numéro de contrôle du fret que l'original. Une note indiquant la raison pour laquelle le document original a été réécrit doit figurer sur le nouveau document, dans la zone de description des marchandises. Tout changement dans la quantité ou la description des marchandises doit être appuyé par un document, par exemple le connaissement original, la feuille de route, la feuille d'expédition ou tout autre document acceptable provenant du point de chargement.

Nota : Les directives pour la retransmission des renseignements de contrôle du fret figurent dans les Documents sur les exigences à l'égard des clients du commerce électronique qui se trouvent sur le site Web de l'ASFC.

33. Le transporteur ne doit réécrire le document du contrôle du fret pour un changement de quantité du compte et du chargement de l'expéditeur que si le connaissement original ou la feuille d'expédition contient une erreur typographique ou autre, ou si une erreur s'est produite dans la préparation du document de contrôle du fret.

Exigences en matière de plombage

16. Sauf dispositions contraires, les moyens de transport, les conteneurs ou leurs compartiments doivent être plombés par les plombs de l'ASFC ou les plombs de la société si les marchandises sont transportées en douane à une destination intérieure pour être examinées et/ou aux fins de la mainlevée.

17. Si le moyen de transport ou le conteneur ou la partie du moyen de transport ou du conteneur dans lequel les marchandises en douane sont transportées est scellé au moyen d'un plomb d'une société, il faut s'assurer que le numéro du plomb est correctement noté sur le document de contrôle du fret. Le plomb de ladite société demeurera intact à moins que l'ASFC n'effectue un examen et qu'une partie de l'expédition ne fasse l'objet d'une mainlevée à la frontière et que le reste de l'expédition ne fasse l'objet d'une mainlevée à l'intérieur. Dans ces circonstances, un plomb de l'ASFC devra être apposé au moyen de transport avant l'acheminement vers le bureau intérieur.

18. Sauf indication contraire, un moyen de transport ou un conteneur acheminé par un transporteur approuvé PAD ou assujetti à la post vérification n'a pas besoin d'être scellé si le manifeste des marchandises indique qu'elles sont destinées à l'intérieur.

19. L'ASFC se réserve le droit de sceller tout conteneur, moyen de transport ou compartiment, à tout moment.

20. Les sociétés qui participent au programme Partenaires en protection (PEP) ont accepté d'utiliser des scellés de haute sécurité dans leur chaîne d'approvisionnement internationale. L'importateur approuvé PEP et le transporteur approuvé PEP ont la responsabilité de l'utilisation des scellés de haute sécurité. Pour des renseignements plus spécifiques sur le PEP, vous pouvez consulter le site Web de l'ASFC.

Déclaration du fret

21. À moins d'être exempter, le transporteur doit déclarer toutes les marchandises commerciales importées au Canada en utilisant à cette fin un document de contrôle du fret (DCF) approuvé ou l'échange de données informatisées (EDI)tel que défini par les normes ministérielles en vigueur. Une feuille de décomposition ou une liste du fret et de la mainlevée peuvent être utilisées au lieu du DCF ou de la transmission par EDI, pour les expéditions bénéficiant du Décret de remise visant les importations par messager ou du Programme des messageries et des expéditions de faible valeur (EFV). De plus amples renseignements sur l'utilisation de la feuille de décomposition ou de la liste du fret et de la mainlevée pour la déclaration sont donnés dans le Mémorandum D8-2-16, *Décret de remise visant les importations par messager* et dans le Mémorandum D17-1-2, *Déclaration et déclaration en détail des marchandises commerciales de faible valeur (moins de 1 600 $CAN).*

22. À moins de faire l'objet d'une exemption écrite de l'ASFC, toutes les marchandises déclarées au PPA qui sont autorisées à entrer au pays sous douane doivent être livrées à l'entrepôt d'attente principal qui est agréé aux fins de la réception des marchandises. Voici les types d'entrepôts d'attente principaux :

a) Fret routier : entrepôt d'attente BW

b) Fret ferroviaire : entrepôt d'attente AR

c) Fret aérien : entrepôt d'attente AA ou AH

d) Fret maritime : entrepôt d'attente AM ou AW

23. Le transporteur doit indiquer le bureau de l'ASFC où les marchandises doivent faire l'objet de la mainlevée ou auquel elles sont destinées. Il s'agit du code de bureau de l'ASFC applicable à l'entrepôt d'attente principal où les marchandises doivent être livrées.

24. Le transporteur doit inscrire le nom et l'adresse/le code secondaire de l'entrepôt d'attente principal de destination où seront entreposées les marchandises en attendant de leur dédouanement.

Nota: Veuillez noter que si les marchandises seront par la suite déplacées de l'entrepôt d'attente principal à un entrepôt d'attente secondaire, c'est-à-dire sur présentation des papiers creux des transitaires à l'ASFC, il n'est pas acceptable que le transporteur principal inscrive l'entrepôt secondaire comme destination ou comme emplacement des marchandises sur un DCF.

25. Si les transporteurs ne respectent pas les directives susmentionnées, l'ASFC refusera le DCF et exigera que des corrections soient apportées à celle-ci pour que les marchandises puissent entrer au pays sous douane.

26. Aucune déclaration sous la forme d'un document de contrôle du fret, d'une transmission du système d'EDI pour le fret ou d'un autre document approuvé par l'ASFC pour la déclaration initiale du fret n'est exigée :

a) dans le cas d'une expédition bénéficiant des privilèges de mainlevée à la ligne primaire accordés dans le cadre du Système d'examen avant l'arrivée (SEA); ou

b) dans le cas d'une expédition transportée par l'importateur, lorsque celui-ci obtient la mainlevée des marchandises et les déclare en détail en produisant d'un formulaire B3-3, *Douanes Canada – Formule de codage*, de type C au bureau de l'ASFC où celles-ci sont initialement présentées.

27. Pour tout renseignement concernant les marchandises importées par messagerie, quel que soit le mode, veuillez consulter:

a) Mémorandum D17-1-2, *Déclaration et déclaration en détail des marchandises commerciales de faible valeur (moins de 1 600 $CAN)*;

Identification du transporteur et du transitaire et admissibilité

4. Afin d'identifier les transporteurs et les transitaires, un code à quatre caractères sera attribué par l'ASFC aux entreprises admissibles. Ce code doit figurer sur tout document de contrôle du fret ou être fourni dans les transmissions de l'échange de données informatisé (EDI).

5. Les transporteurs et les transitaires admissibles ne peuvent avoir qu'un code de transporteur par mode de transportation pour chaque entité juridique.

6. Afin de déterminer l'admissibilité au code de transporteur, l'ASFC définit un transporteur comme l'entité qui « exploite » un moyen de transport servant au transport de marchandises spécifiées au Canada. Exploiter un moyen de transport veut dire en avoir la garde légale et le contrôle à titre de:

a) propriétaire;

b) locataire en vertu d'un bail ou d'un contrat de louage;

c) affréteur d'un contrat de louage;

d) acheteur en vertu d'un acte de vente conditionnelle ou d'un acte de location-vente qui laisse au vendeur le titre de propriété du moyen de transport jusqu'au paiement du prix d'achat ou jusqu'à l'accomplissement de certaines conditions; ou

e) débiteur hypothécaire.

Les marchandises spécifiées sont :

a) des marchandises commerciales;

b) des conteneurs vides qui seront importés au Canada et qui ne sont pas destinés à la vente; et

c) de toutes autres marchandises qui seront transportées au Canada contre rétribution.

7. Les clients qui ne répondent pas aux critères ci-dessus ne sont pas admissibles à recevoir ou détenir un code de transporteur.

8. Il est de la responsabilité du demandeur de démontrer à l'ASFC que l'entité est en fait un transporteur selon la définition du paragraphe 6.

9. L'ASFC émet également des codes aux transitaires admissibles. Les clients qui demandent un code de transitaire doit également démontrer qu'ils répondent à la définition d'un transitaire.

10. Afin d'évaluer l'admissibilité d'un transitaire, on le définit comme un agent qui organise le transport de marchandises et qui peut fournir d'autres services tels que le groupement et le dégroupement des expéditions, le dépotage des conteneurs, le courtage sous douane et l'entreposage. Les transitaires ne transportent pas les marchandises jusqu'à l'intérieur du Canada mais, s'ils sont titulaires d'un code de transporteur/d'identification valide de transitaire cautionné auprès de l'ASFC, ils peuvent transporter des marchandises sous douane d'un point à l'autre au Canada. Pour de plus amples renseignements sur les exigences des transitaires s'il vous plaît consulter le Mémorandum D3-3-1, *Transport du fret expédié et groupé – Importations*.

11. Les transporteurs et les transitaires canadiens doivent informer l'ASFC par écrit, dans un délai de 30 jours, de tout changement apporté à leur entité juridique, à leur nom, leur adresse et à leurs coordonnées.

12. Seuls les transporteurs et les transitaires qui ont remis une garantie avec l'ASFC peuvent transporter des marchandises en douane entre des points au Canada.

13. Vous trouverez des renseignements sur le dépôt de garantie et les exigences relatives aux modifications apportées à la raison sociale dans le Mémorandum D1-7-1, *Dépôt de garantie pour effectuer des transactions en douane*. Un exemplaire du formulaire D120, *Caution en douane*, figure sur le site Web de l'ASFC au **www.asfc.gc.ca**.

14. Pour tout renseignement concernant les exigences de sécurité propres à un mode, veuillez consulter les mémorandums suivants :

a) D3-4-2, *Transport du fret routier – Importations*

b) D3-2-1, *Trafic aérien commercial international et déclaration du moyen de transport*

c) D3-6-6, *Transport du fret ferroviaire – Importations*

d) D3-5-2, *Transport du fret maritime – Importations*

e) D3-3-1, *Transport du fret expédié et groupé – Importations*

Demande de transmission de données électroniques à l'ASFC

15. Dans le cadre du programme IPEC, tous les transporteurs doivent transmettre les données sur le fret et le moyen de transport par voie électronique avant l'arrivée en utilisant l'EDI. Pour plus de renseignements à ce sujet, veuillez consulter les mémorandums D3-2-1 *Trafic aérien commercial international et déclaration du moyen de transport* pour le moyen de transport dans le mode aérien, D3-2-2 *Transport du fret aérien – Importations* pour le fret dans le mode aérien, D3-5-1 *Navires commerciaux en service international,* pour le moyen de transport maritime, D3-5-2 *Transport du fret maritime – Importations* pour le fret dans le mode maritime, D3-4-2 *Transport du fret routier – Importations* pour les expéditions dans le mode routier et D3-6-6 *Transport du fret ferroviaire – Importations* pour les expéditions dans le mode ferroviaire.

Ottawa, le 24 avril 2013

MÉMORANDUM D3-1-1

POLITIQUE RELATIVE À L'IMPORTATION ET AU TRANSPORT DES MARCHANDISES

Le présent mémorandum énonce et explique les exigences et politiques administratives générales de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) concernant la déclaration et le transport de marchandises importées au Canada, ou y transitant, par tous les modes de transport.

Le présent mémorandum n'énonce pas les politiques et procédures de déclaration des marchandises en vertu du Programme d'autocotisation des douanes (PAD) ou des marchandises exportées du Canada. Pour tout renseignement concernant les politiques, lignes directrices et procédures du Programme d'autocotisation des douanes (PAD), veuillez consulter le Mémorandum D3-1-7, *Programme d'autocotisation des douanes pour les transporteurs*. Pour tout renseignement sur la déclaration et le transport des marchandises exportées du Canada, veuillez consulter le Mémorandum D3-1-8, *Transport du fret – Exportations*.

TABLE DES MATIÈRES

Lignes directrices et renseignements généraux 1
Introduction 1
Identification du transporteur et du transitaire et admissibilité 2
Demande de transmission de données électroniques à l'ASFC 2
Exigences en matière de plombage 3
Déclaration du fret 3
Corrections apportées aux documents de contrôle du fret ou aux transmissions de fret par voie électronique 4
Manquants 5
Surplus 5
Compte et chargement par l'expéditeur 6
Résumé de contrôle du fret de l'ASFC 6
Nouveaux documents de contrôle du fret 7
Déroutements 7
Mouvement interréseaux 8
Exigences en matière de livraison 8
Exigences en matière de livraison – Exemptions 9
Transferts entre des points de mainlevée de l'ASFC 10
Avis de mainlevée des marchandises aux exploitants d'entrepôt 10
Documents de contrôle du fret en souffrance – Procédures de retraçage 11
Expéditions assujetties aux exigences d'autres ministères 13
Renseignements sur les sanctions 13
Commande de publications et de formulaires 13
Renseignements supplémentaires 13
Annexe A – Glossaire 14
Annexe B – Directives pour remplir un formulaire A10, *Résumé de contrôle du fret* de l'ASFC 15
Annexe C – Spécifications du document de contrôle du fret 16
Annexe D – Caractéristiques du codage à barres pour les numéros de contrôle du fret 19
Annexe E – Directives pour remplir le formulaire A8A(B), *Document de contrôle du fret* 22
Annexe F – *Avis de déroutement*, Formulaire A30 24

LIGNES DIRECTRICES ET RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Introduction

1. La *Loi sur les douanes*, le *Règlement sur la déclaration des marchandises importées* et le *Règlement sur le transit des marchandises* établissent le moment où doit avoir lieu la déclaration, la manière de faire la déclaration et qui doit déclarer les marchandises entrant au Canada ou y transitant. Afin d'obtenir une copie de ces règlements, veuillez consulter le site Web de Justice Canada au **www.justice.gc.ca**.

2. Sauf indication contraire du *Règlement sur la déclaration des marchandises importées* et du *Règlement sur le transit des marchandises*, toutes les marchandises commerciales qui sont importées au Canada ou qui y transitent doivent être déclarées à l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) au premier point d'arrivée (PPA), même si elles sont exemptées de l'avis Information préalable sur les expéditions commerciales (IPEC). La déclaration des marchandises à l'ASFC est effectuée de vive voix ou par écrit de la manière prescrite.

3. La réception des renseignements sur le contrôle du fret permet à l'ASFC :

a) de contrôler le mouvement des marchandises;

b) d'assurer le paiement des droits et taxes prescrit par le *Tarif des douanes*, la *Loi sur la taxe d'accise*, la *Loi sur l'accise 2001* et la *Loi sur les mesures spéciales d'importation*;

c) d'assurer l'observation des autres lois du Parlement qui contrôlent, interdisent ou régissent l'importation ou le mouvement en transit de toute marchandise spécifique;

d) de protéger les Canadiens.

Ottawa, le 24 avril 2013

MÉMORANDUM D3-1-1

En résumé

POLITIQUE RELATIVE À L'IMPORTATION ET LE TRANSPORT DES MARCHANDISES

Ce mémorandum remplace le Mémorandum D3-1-1 du 16 septembre 2008. Il a été révisé pour indiquer les modifications suivantes:

a) Les noms de l'Agence, de la division et de la direction ont été changés pour les appellations qui sont en vigueur.

b) Les paragraphes 5 à 10 ont été ajoutés afin de préciser l'éligibilité à un code de transporteur.

c) Le paragraphe 6 a été mise à jour afin de refléter la nouvelle définition de transporteur.

d) Le paragraphe 9 de la version précédente a été supprimé afin de refléter un changement de politique.

e) Le paragraphe 22 à25 ont été ajoutés pour clarifier la procédure pour la déclaration aux entrepôts primaires.

Printed in Canada

Canada Border Services Agency | Agence des services frontaliers du Canada

Ottawa, July 3, 2009

MEMORANDUM D3-1-1

In Brief

POLICY RESPECTING THE IMPORTATION AND TRANSPORTATION OF GOODS

1. The Memorandum D3-1-1, dated September 16, 2008, supersedes Memorandum D3-1-1, dated February 26, 2004.

2. This In Brief page has been revised to denote changes made as a result of the Government of Canada's Paperwork Burden Reduction Initiative. This revision replaces the In Brief page dated September 16, 2008.

3. In accordance with the above, the following changes were made:

   (a) *Regulations Respecting the Reporting of Imported Goods, Regulations Respecting the Transportation of Goods* and *Regulations Respecting the Reporting of Exported Goods* have been deleted. These Regulations are available on the Justice Canada Web site: **www.justice.gc.ca**.

   (b) Paragraph 4, General Authorizations (Memorandum D3-1-1, dated February 26, 2004) was revised; refer to paragraph 7, Carrier and Freight Forwarder Identification (Memorandum D3-1-1, dated September 16, 2008). Requirements and information details have been transferred to D1-7-1, *Posting Security for Transacting Bonded Operations*.

   (c) Paragraph 7, General Authorizations, was deleted as details are available in the modal specific Memorandum (ex. D3-3-1, *Forwarded and Consolidated Cargo-Import Movements*, paragraphs 7, 8, 9).

   (d) Paragraphs 8, 9, 10, 11, 12, Bond Requirements, were deleted as the requirements and information are available in Memorandum D1-7-1.

   (e) Paragraph 15, Single Trip Authorizations; all references to Single Trip Authorizations were deleted from this Memorandum as the information is available in D3-4-2, *Highway Cargo-Import Movements,* paragraph 8.

   (f) Paragraph 33, Cargo Reporting - In Transit Movements (Memorandum D3-1-1, dated February 26, 2004), was revised; refer to paragraph 19 (Memorandum D3-1-1, dated September 16, 2008). Details are available in the modal specific Memorandum (D3-2-2, *Air Cargo – Import and In-transit Movements;* D3-4-5, *Highway Cargo – In-transit Movements;* D3-5-2, *Marine Cargo – Import Movements;* D3-6-7, *Rail Cargo – In-transit Movements*).

   (g) Paragraphs 37and 39, Cargo Reporting, were deleted as the details are available in the modal specific Memorandum (D3-2-2, D3-4-5, D3-5-2, D3-6-7).

   (h) Paragraph 63, Shipper's Load and Count, was deleted as the requirements are available in the modal specific Memorandum (D3-2-2, D3-4-5, D3-5-2, D3-6-7).

   (i) Paragraph 73, Remanifest Cargo Control Documents (Memorandum D3-1-1, dated February 26, 2004), was reworded for clarity; refer to paragraph 52, Remanifested Cargo Control Documents (Memorandum D3-1-1, dated September 16, 2008).

Printed in Canada

Canada

Agence des services frontaliers du Canada | Canada Border Services Agency

Ottawa, le 3 juillet 2009

MÉMORANDUM D3-1-1

En résumé

POLITIQUE RELATIVE À L'IMPORTATION ET AU TRANSPORT DES MARCHANDISES

1. Le Mémorandum D3-1-1, en date du 16 septembre 2008, remplace le Mémorandum D3-1-1, en date du 26 février 2004.
2. La présente page « En résumé » a été révisée en vue de faire état des modifications effectuées dans le cadre de l'Initiative d'allègement du fardeau de la paperasserie du gouvernement du Canada. La présente révision remplace la page En résumé en date du 16 septembre 2008.
3. Conformément à ce qui précède, les modifications suivantes ont été apportées :

   a) Les *Règlements sur la déclaration des marchandises importées,* les *Règlements sur le transit des marchandises* et le *Règlement sur la déclaration des marchandises exportées* ont été supprimés. Ces règlements sont disponibles sur le site Web du ministère de la Justice du Canada, **www.justice.gc.ca**.

   b) Le paragraphe 4, Autorisation générale (Mémorandum D3-1-1, en date du 26 février 2004) a été révisé; consultez le paragraphe 7, Identification du transporteur et du transitaire (Mémorandum D3-1-1, en date du 16 septembre 2008). Les détails relatifs aux exigences et aux renseignements ont été transférés dans le D1-7-1, *Dépôt de garantie pour effectuer des transactions en douane.*

   c) Le paragraphe 7, Autorisation générale, a été supprimé puisque les détails sont disponibles dans un Mémorandum propre au mode (ex. : D3-3-1, *Transport du fret expédié et groupé – Importations*, paragraphes 7, 8 et 9).

   d) Les paragraphes 8, 9, 10, 11, 12, Exigences de cautionnement, ont été supprimés puisque les exigences et les renseignements sont disponibles dans le Mémorandum D1-7-1.

   e) Dans le paragraphe 15, Autorisations pour une expédition unique, toutes les références aux Autorisations pour une expédition unique ont été supprimées du Mémorandum puisque les renseignements sont disponibles dans le D3-4-2, *Transport du fret routier – Importations,* paragraphe 8.

   f) Le paragraphe 33, Transport du fret – En transit (Mémorandum D3-1-1, en date du 26 février 2004), a été révisé; consultez le paragraphe 19 (Mémorandum D3-1-1, en date du 16 septembre 2008). Les détails sont disponibles dans un Mémorandum propre au mode (D3-2-2, *Transport du fret aérien — Importations ;* D3-4-5, *Transport du fret routier – En transit ;* D3-5-2, *Transport du fret maritime — Importations ;* D3-6-7, *Transport du fret ferroviaire – En transit).*

   g) Les paragraphes 37 et 39, Transport du fret ont été supprimés puisque les détails sont disponibles dans un Mémorandum propre au mode (D3-2-2, D3-4-5, D3-5-2, D3-6-7).

   h) Le paragraphe 63, Compte et chargement par l'expéditeur a été supprimé puisque les exigences sont disponibles dans un Mémorandum propre au mode (D3-2-2, D3-4-5, D3-5-2, D3-6-7).

   i) Le paragraphe 73, Nouveaux documents de contrôle du fret (Mémorandum D3-1-1, en date du 26 février 2004) a été rédigé de nouveau afin de le clarifier; consultez le paragraphe 52, Nouveaux documents de contrôle du fret (Mémorandum D3-1-1, en date du 16 septembre 2008).

Imprimé au Canada

Canada

Canada Border Services Agency | Agence des services frontaliers du Canada

Ottawa, April 24, 2013

MEMORANDUM D3-1-2

In Brief

TRANSIT INTERNATIONAL ROUTIER CARNET

This memorandum replaces the Memorandum D3-1-2 dated August 2008. It has been revised to denote the Agency, Division and Branch names to the current appellations.

Printed in Canada

Canada

Ottawa, April 24, 2013

MEMORANDUM D3-1-2

TRANSIT INTERNATIONAL ROUTIER CARNET

Although Canada continues to participate in the Transit International Routier (TIR) Convention, the Canada Border Services Agency (CBSA) does not accept the TIR Carnet as a valid cargo control document (CCD) for the import, in-transit, or export movement of goods.

GUIDELINES AND GENERAL INFORMATION

1. The Customs Convention on the International Transport of Goods under cover of TIR Carnets (TIR Convention) governs the use of the international cargo control document (CCD) known as the TIR Carnet.

2. Although Canada continues to be a participant in the TIR Convention, the CBSA does not accept the TIR Carnet as a valid cargo control document for the import, in-transit, or export movement of goods.

3. TIR Carnet shipments arriving in Canada for transportation inland or in transit for export must also be accompanied by the appropriate CBSA cargo control documents for the mode of transportation being used. The TIR Carnet must be attached to the CBSA CCD.

4. Although border services officers will not accept the TIR Carnet as a valid CCD, as a courtesy, they will complete and stamp any TIR Carnet attached to a CBSA CCD.

5. In addition to the appropriate CBSA CCD, any shipment arriving in Canada on a TIR Carnet for import must also be accounted for on the appropriate CBSA accounting document such as an E29B, *Temporary Admission Permit*, or a Form B3, *Canada Customs Coding Form*. For information on how to document temporarily imported goods, please see Memorandum D8-1-1, *Amendments to Temporary Importation (Tariff Item No. 9993.00.00) Regulations*. For additional information on how to document imported goods using Form B3, please see Memorandum D17-1-4, *Release of Commercial Goods*.

Additional Information

6. The CBSA's Border Information Service (BIS) line responds to public inquiries related to import requirements of other government departments, including Industry Canada. You can access BIS toll-free throughout Canada by calling **1-800-461-9999**. If you are calling from outside Canada, you can access BIS by calling 204-983-3500 or 506-636-5064 (long-distance charges will apply). To speak directly to an agent, please call during regular business hours from Monday to Friday (except holidays), 8 a.m. to 4 p.m. local time. More BIS information can be found on the CBSA's Web site at www.cbsa.gc.ca.

REFERENCES

ISSUING OFFICE –

Import Programs Management
Commercial Border Programs Division
Programs Branch

HEADQUARTERS FILE –

N/A

LEGISLATIVE REFERENCES –

Customs Act, sections 12 to 23

OTHER REFERENCES –

D8-1-1, D17-1-4

SUPERSEDED MEMORANDA "D" –

D3-1-2, August 7, 2008

Services provided by the Canada Border Services Agency are available in both official languages.

Printed in Canada

RÉFÉRENCES

BUREAU DE DIFFUSION –

Gestion des programmes des importations
Division des programmes frontaliers du secteur commercial
Direction générale des programmes

DOSSIER DE L'ADMINISTRATION CENTRALE –

s.o.

RÉFÉRENCES LÉGALES –

Loi sur les douanes, articles 12 à 23

AUTRES RÉFÉRENCES –

D8-1-1, D17-1-4

CECI ANNULE LES MÉMORANDUMS « D » –

D3-1-2, le 7 août 2008

Les services fournis par l'Agence des services frontaliers du Canada sont offerts dans les deux langues officielles.

Imprimé au Canada

Ottawa, le 24 avril 2013

MÉMORANDUM D3-1-2

TRANSIT INTERNATIONAL ROUTIER CARNET

Bien que le Canada continue à adhérer à la Convention « Transit international routier » (TIR), l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) n'accepte pas le carnet TIR comme document de contrôle du fret (DCF) valide pour l'importation, le transit ou l'exportation des marchandises.

LIGNES DIRECTRICES ET RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

1. La Convention douanière relative au transport international des marchandises sous le couvert des carnets TIR (Convention TIR) régit l'utilisation du document de contrôle du fret (DCF) international appelé Carnet TIR.

2. Bien que le Canada continue à adhérer à la Convention TIR, l'ASFC n'accepte pas le Carnet TIR comme document de contrôle du fret valide pour l'importation, le transit ou l'exportation des marchandises.

3. Les expéditions accompagnées d'un carnet TIR qui arrivent au Canada à des fins de transport intérieur ou de transit en vue de leur exportation doivent être accompagnées des documents de contrôle du fret de l'ASFC voulus qui s'appliquent au mode de transport employé. Le Carnet TIR doit être annexé au DCF de l'ASFC.

4. Même si les agents des services frontaliers n'accepteront pas le Carnet TIR comme DCF valide, ils rempliront et timbreront, à titre gracieux, tout carnet TIR annexé au DCF de l'ASFC.

5. En plus du DCF de l'ASFC approprié, toute expédition arrivant au Canada et accompagnée d'un carnet TIR aux fins d'importation doit être déclarée en détail sur le document de déclaration en détail voulu de l'ASFC, tels un formulaire E29B, *Permis d'admission temporaire*, ou un formulaire B3, *Douanes Canada - Formule de codage*. Pour des renseignements sur la façon de consigner les marchandises importées temporairement, veuillez consulter le Mémorandum D8-1-1, *Modifications apportées au Règlement sur l'importation temporaire de marchandises (numéro tarifaire 9993.00.00)*. Le Mémorandum D17-1-4, *Mainlevée des marchandises commerciales*, renferme des renseignements supplémentaires sur la façon de consigner les marchandises importées au moyen du formulaire B3.

Renseignements supplémentaires

6. La ligne du Service d'information sur la frontière (SIF) de l'ASFC répond aux demandes d'information du public relatives aux exigences en matière d'importation d'autres ministères, y compris Industrie Canada. Vous pouvez avoir accès à ce service partout au Canada en composant le numéro sans frais **1-800-461-9999**. Si vous appelez de l'extérieur du Canada, vous pouvez avoir accès au SIF en composant le 204-983-3500 ou le 506-636-5064 (des frais d'interurbain s'appliqueront). Afin de parler directement à un agent, veuillez appeler durant les heures de bureau, du lundi au vendredi (sauf les jours fériés) de 8 h à 16 h heure locale. Pour plus de renseignements sur le SIF, consultez le site Web de l'ASFC au www.asfc.gc.ca.

Agence des services frontaliers du Canada | Canada Border Services Agency

Ottawa, le 24 avril 2013

MÉMORANDUM D3-1-2

En résumé

TRANSIT INTERNATIONAL ROUTIER CARNET

Ce mémorandum remplace le Mémorandum D3-1-2 de août 2008. Il a été révisé pour indiquer les modifications aux noms de l'Agence, de la division et de la direction pour les appellations en vigueur.

Printed in Canada

Canada

Canada Border Services Agency | Agence des services frontaliers du Canada

Ottawa, May 9, 2013

MEMORANDUM D3-1-3

In Brief

COMMERCIAL IMPORTATION OF INTOXICATING LIQUORS

This memorandum replaces the Memorandum D3-1-3 dated August, 2009. It has been revised to denote the Agency, Division and Branch names to the current appellations.

Printed in Canada

Canada

Ottawa, May 9, 2013

MEMORANDUM D3-1-3

COMMERCIAL IMPORTATION OF INTOXICATING LIQUORS

This memorandum outlines the procedures to be followed for the interprovincial and international transportation and release of intoxicating liquors.

For information related to non-commercial importations of intoxicating liquors by individuals, please see the Memoranda D2 series, International Travel.

For information on provincial liquor mark-ups/fees for non-commercial importations, please contact the appropriate provincial liquor authority.

GUIDELINES AND GENERAL INFORMATION

Legislative and Statutory Basis

1. The *Importation of Intoxicating Liquors Act* outlines who may import, send, take or transport, or cause to be imported, sent, taken or transported, into any province from or out of any place within or outside Canada any intoxicating liquor. To obtain a copy of the Act and/or regulations, please see the Justice Canada Web site at laws.justice.gc.ca.

2. As outlined in the *Importation of Intoxicating Liquors Act*:

(a) Liquor, including wine, considered intoxicating by provincial law may be imported only by a board, commission, officer, or governmental agency legally authorized to sell intoxicating liquor.

(b) Spirits imported for blending or flavouring with domestic spirits, or for packaging in Canada and entitled to specific tariff treatments, may be imported directly by a distiller.

(c) Beer imported for blending or flavouring with domestic beer may be imported directly by a brewer.

(d) Intoxicating liquor for sacramental or medicinal purposes or for manufacturing or commercial purposes other than for the manufacture or use thereof as a beverage, is not restricted to importation only by a board, commission, officer, or governmental agency legally authorized to sell intoxicating liquor.

3. Excise duty is imposed, levied, and collected under the *Excise Act* on beer manufactured or produced in Canada. Excise duty is imposed, levied, and collected under the *Excise Act, 2001* on all spirit and wine products manufactured or produced in Canada. For imported goods, a customs duty equivalent to an excise duty is levied under Sections 21.1, 21.2, and 21.3 of the *Customs Tariff Act*.

4. The *Excise Act, 2001* requires an importer to have a particular Excise licence to import and possess bulk and non-duty paid packaged spirits and wine. As well, bulk spirits and wine may only be transported by particular licensees or an alcohol registrant. For further technical information on the *Excise Act, 2001* please see the Canada Revenue Agency Web site at www.cra.gc.ca. Using the search engine, enter the words excise duty.

Importing Intoxicating Liquors Through the Mail

5. Under most circumstances, only intoxicating liquors consigned to Provincial Liquor Control Boards or authorized agents, licensed distilleries and breweries can be sent through the mail stream. For further information, please consult the *Importation of Intoxicating Liquors Act*, which is available through the Justice Canada Web site at laws.justice.gc.ca.

Wine

6. Importations of wine must comply with the *Importation of Intoxicating Liquors Act*. The invoice(s) must indicate the provincial or territorial liquor authority as the importer of record and identify the winery as the consignee. A paper copy of the approved Excise licence does not have to accompany the import documentation at the time of report or release. However, if requested by the CBSA, the client will have a maximum of six hours to provide a valid licence (issued by the Canada Revenue Agency, Excise Duties and Taxes Division).

7. In the manufacture of wine, grape juice concentrate becomes wine following the fermentation process. Grape juice concentrate with an alcoholic content of more than 0.5% is considered to be an intoxicating beverage and is therefore subject to the same importation regulations as those governing intoxicating liquors.

Federal Exemption

8. The provincial or territorial liquor authorities do not control importations of intoxicating liquor by federal departments or agencies for official use. Such shipments may be released upon completion of the necessary CBSA documentation and payment of applicable federal duties and taxes.

Industrial Alcohol

9. The CBSA procedures for imported shipments of non-beverage ethyl alcohol can be found in Memorandum D10-14-19, *Administrative Procedures for the Importation of Non-beverage Ethyl Alcohol.*

Shipments Reported but Not Released

10. Non-duty and non-tax paid intoxicating liquors that have been reported to the CBSA but have not been released must be transported by a CBSA bonded carrier. A border services officer may authorize the goods be moved from the office of report under Section 19 of the *Customs Act*, or if goods are carried in transit, through Canada.

11. When the CBSA bonded carrier cannot make direct export in transit through Canada, the goods may be re-manifested (on a new cargo control document) to a connecting CBSA bonded carrier at a licensed sufferance warehouse.

12. Intoxicating liquors imported directly by a distiller must be released at the border or at a licensed sufferance warehouse before shipping to a distillery, as there are no provisions under Section 19 of the *Customs Act* for in-bond movements directly to a distillery.

Sealing Requirements

13. All conveyances, containers, or compartments must be sealed with CBSA seals when an alcohol shipment is moved to an inland destination for release, examination, or for in-transit or export movement out of Canada. Using company seals only is not permitted under any circumstances.

14. Post-audit carriers are not exempt from the sealing requirement. Their conveyances must be sealed with CBSA seals when transporting alcohol products.

15. Any transfer of alcohol from one carrier to another can take place only under CBSA supervision. The seal on the first vehicle must be broken and the second vehicle sealed under CBSA supervision.

16. CBSA seals must be applied by CBSA personnel only.

Customs Bonded or Sufferance Warehouses

17. Shipments of intoxicating liquors may be imported into Canada for storage, transfer, export, ships' stores, and entry into the Canadian market at a sufferance or Customs Bonded Warehouse licensed under the *Customs Act* and the *Customs Tariff*. Imported packaged spirits and wine destined for the Canadian market may be entered into a Customs Bonded Warehouse only if it is imported by an international airline for use on international flights. The imported packaged spirits and wine may also be supplied to domestic flights if they are fully duty and GST/HST paid.

18. The *Customs Bonded Warehouse Regulations* require the warehouse operator, as a pre-condition of licensing, to provide a copy of the Provincial/Territorial Liquor Board authorization to receive, transfer, or sell intoxicating liquor within the province or territory. Shipments received in a Customs Bonded Warehouse are documented on Form B3 type 10, *Canada Customs Coding Form*, and on the corresponding ex-warehouse documents outlined in Memorandum D17-1-10, *Coding of Customs Accounting Documents*.

19. Where goods intended for export are entered into a sufferance warehouse, outward reporting is required as outlined in Memorandum D3-1-8, *Cargo – Export Movements*. Outward reporting will acquit or cancel the inward waybill (cargo control document). This process applies to all modes of transportation.

Courier Shipments

20. Provincial and territorial liquor authorities may import commercial shipments of intoxicating liquor by courier through the commercial stream and must report and account for these goods using normal commercial processes. Please note that intoxicating liquors cannot be imported under the Courier Low Value Shipment (LVS) Program as they do not qualify. For more information, please refer to Memorandum D17-4-0, *Courier Low Value Shipment Program.*

Sampling of Suspect Intoxicating Liquor

21. Border services officers who are uncertain whether a beverage is intoxicating, before releasing intoxicating liquor shipments, should submit samples for analysis to the CBSA's Laboratory and Scientific Services Directorate (LSSD), according to the following procedures:

(a) Sampling:

(i) Bottles
If possible, a sample of each type of product in its original container should be sent full and unopened. The sample must be properly labelled and identified.

(ii) Bulk
A sample of approximately 250 milliliters (ml) in volume must be obtained and placed in a suitable sterile container (e.g., a new widemouth glass container with Teflonlined closures). Such containers are available from scientific suppliers. The sample must be properly labelled and identified.

Note: If it is suspected that the sample is fermenting, the fermentation must be stopped before the sample is sent to LSSD for analysis. Please call LSSD – Alcohol and Tobacco Section at 613-954-9944 for further instructions concerning fermenting samples.

(b) Packaging:

Bottles and sample containers of bulk samples

(i) Each bottle and bulk sample container must also be wrapped individually and packed in additional

shock absorbent material to minimize the chance of breakage and leakage.

(ii) The box must be of good quality such that it can withstand the normal abrasion of transportation without damage to the contents. It must be packed so that all samples are securely held in an upright position by inert packaging material. The "TOP" of the box shall be indicated on the outside as well as "GLASS" if the bottles or sampling containers are made of glass.

(c) Shipping:

Samples should be sent prepaid by courier to:

Laboratory and Scientific Services Directorate
Canada Border Services Agency
79 Bentley Avenue
Ottawa ON K2E 6T7

(d) Mailing:

Any documents or information not sent with the samples should be sent by regular mail to the above address.

(e) Telephone and fax numbers:

Laboratory and Scientific Services Directorate

Telephone: 613-954-9944
Fax: 613-952-7825

Penalty and Enforcement

22. For more information on administrative penalties, please refer to Memorandum D22-1-1, *Administrative Monetary Penalty System*. Information on AMPS penalties is also available on the CBSA Web site at **www.cbsa.gc.ca**.

23. Other administrative sanctions, such as the revocation of program privileges and penalties of Other Government Departments, may also be applicable.

24. In some situations, failure to comply with the CBSA requirements outlined in the *Customs Act*, may result in the seizure and forfeiture of the goods and/or conveyance, and — in serious cases — criminal charges may be applicable.

25. Under sections 36 and 37 of the *Customs Act*, commercial importations of intoxicating liquors that are unclaimed, abandoned, or not removed from a sufferance or bonded warehouse within the prescribed time limits, are forfeited to the Crown.

Additional Information

26. The CBSA's Border Information Service (BIS) line responds to public inquiries related to import requirements of other government departments, including Industry Canada. You can access BIS toll-free throughout Canada by calling **1-800-461-9999**. If you are calling from outside Canada, you can access BIS by calling 204-983-3500 or 506-636-5064 (long-distance charges will apply). To speak directly to an agent, please call during regular business hours from Monday to Friday (except holidays), 8 a.m. to 4 p.m. local time. More BIS information can be found on the CBSA's Web site.

27. For more information, visit the CBSA Web site at **www.cbsa.gc.ca**.

REFERENCES

ISSUING OFFICE –

Import Programs Management Unit
Commercial Border Programs Division
Programs Branch

HEADQUARTERS FILE –

7700-8

LEGISLATIVE REFERENCES –

Importation of Intoxicating Liquors Act
Customs Act
Customs Bonded Warehouse Regulations
Customs Tariff Act
Excise Act
Excise Act, 2001
Excise Tax Act

OTHER REFERENCES –

D3-1-8, D10-14-19, D17-1-10, D17-4-0, D22-1-1

SUPERSEDED MEMORANDA "D" –

D3-1-3, August 21, 2009

Services provided by the Canada Border Services Agency are available in both official languages.

Printed in Canada

RÉFÉRENCES

BUREAU DE DIFFUSION –

Gestion des programmes des importations
Division des programmes frontaliers du secteur commercial
Direction générale des programmes

DOSSIER DE L'ADMINISTRATION CENTRALE –

7700-8

RÉFÉRENCES LÉGALES –

Loi sur l'importation des boissons enivrantes
Loi sur les douanes
Règlements sur les entrepôts de stockage des douanes
Tarif des douanes
Loi sur l'accise
Loi sur l'accise, 2001
Loi sur la taxe d'accise

AUTRES RÉFÉRENCES –

D3-1-8, D10-14-19, D17-1-10, D17-4-0, D22-1-1

CECI ANNULE LES MÉMORANDUMS « D » –

D3-1-3, le 21 août 2009

Les services fournis par l'Agence des services frontaliers du Canada sont offerts dans les deux langues officielles.

Imprimé au Canada

Renseignements supplémentaires

26. La ligne du Service d'information sur la frontière (SIF) de l'ASFC sert à répondre aux demandes d'information du public relatives aux exigences en matière d'importation d'autres ministères, y compris Industrie Canada. Vous pouvez avoir accès à ce service partout au Canada en composant le numéro sans frais **1-800-461-9999**. Si vous appelez de l'extérieur du Canada, vous pouvez avoir accès au SIF en composant le 204-983-3500 ou le 506-636-5064 (des frais d'interurbain s'appliqueront). Afin de parler directement à un agent, veuillez appeler durant les heures de bureau, du lundi au vendredi (sauf les jours fériés), de 8 h à 16 h, heure locale. Pour plus de renseignements sur le SIF, consultez le site Web de l'ASFC.

27. Pour de plus amples renseignements, veuillez consulter le site Web de l'ASFC à l'adresse suivante : www.asfc.gc.ca.

Expéditions par messageries

20. Les sociétés provinciales et territoriales des alcools peuvent importer des expéditions commerciales de boissons enivrantes par messageries dans la filière commerciale et doivent déclarer ces marchandises au moyen des processus commerciaux habituels. Veuillez prendre note que les boissons enivrantes ne peuvent pas être importées dans le cadre du Programme des messageries d'expéditions de faible valeur (EFV), car elles ne remplissent pas les conditions requises. Pour de plus amples renseignements, veuillez consulter le Mémorandum D17-4-0, *Programme des messageries d'expéditions de faible valeur.*

Échantillon de boissons enivrantes suspectes

21. Les agents des services frontaliers qui ne sont pas certains qu'une boisson est enivrante doivent, avant d'accorder la mainlevée d'une expédition de supposées boissons enivrantes, soumettre des échantillons pour analyse par la Direction des travaux scientifiques et de laboratoire (DTSL) de l'ASFC, conformément aux procédures suivantes :

a) Échantillonnage :

(i) Bouteilles
Si possible, un échantillon de chaque type de produit dans son contenant original doit être envoyé et le contenant doit être plein et ne pas avoir été ouvert. L'échantillon doit être dûment étiqueté et identifié.

(ii) Vrac
Un échantillon d'environ 250 millilitres (ml) en volume doit être obtenu et placé dans un contenant stérile approprié (p. ex. un nouveau contenant en verre à large ouverture avec des fermetures Téflon). De tels contenants peuvent être achetés d'un fournisseur de matériel scientifique. L'échantillon doit être dûment étiqueté et identifié.

Nota : Lorsqu'on soupçonne que l'échantillon fermente, la fermentation doit être arrêtée avant que l'échantillon ne soit envoyé à la DTSL aux fins d'analyse. Veuillez téléphoner à la DTSL – Section des boissons alcooliques et des produits du tabac au 613-954-9944 pour obtenir d'autres instructions sur les échantillons qui fermentent.

b) Emballage :

Bouteilles et contenants d'échantillons pour les échantillons en vrac

(i) Toute bouteille ou tout contenant d'échantillon en vrac doit aussi être emballé individuellement et placé dans une matière antichocs supplémentaire pour réduire au minimum les risques de bris ou de fuite.

(ii) La boîte doit être de bonne qualité, de façon à supporter l'usure normale du transport sans dommages pour le contenu. Elle doit être emballée de façon à ce que tous les échantillons soient bien maintenus en position verticale par la matière d'emballage inerte. Le « HAUT » de la boîte doit être indiqué à l'extérieur et le mot « VERRE » doit figurer sur la boîte si les bouteilles ou les contenants d'échantillon sont en verre.

c) Expédition :

Les échantillons doivent être envoyés par messageries avec port payé à la :

Direction des travaux scientifiques et
de laboratoire
Agence des services frontaliers du Canada
79, avenue Bentley
Ottawa ON K2E 6T7

d) Envoi par la poste :

Tout document ou renseignement qui n'est pas envoyé avec les échantillons doit l'être par courrier ordinaire à l'adresse susmentionnée.

e) Numéros de téléphone et de télécopieur :

Direction des travaux scientifiques et de laboratoire

Téléphone : 613-954-9944
Télécopieur : 613-952-7825

Sanctions et exécution

22. Pour plus de renseignements sur les sanctions administratives, veuillez vous reporter au Mémorandum D22-1-1, *Régime de sanctions administratives pécuniaires*. Des renseignements sur les sanctions du RSAP sont aussi disponibles sur le site Web de l'ASFC au **www.asfc.gc.ca**.

23. D'autres sanctions administratives, telles l'annulation des privilèges conférés par les programmes et les sanctions d'autres ministères gouvernementaux, peuvent également s'appliquer.

24. Dans certaines situations, la négligence de respecter les exigences de l'ASFC dont fait état la *Loi sur les douanes* peut entraîner la saisie et la confiscation des marchandises et(ou) du moyen de transport, et, dans les cas graves, des accusations au criminel peuvent être apportées.

25. Selon les articles 36 et 37 de la *Loi sur les douanes,* les importations commerciales de boissons enivrantes qui ne sont pas réclamées, qui sont abandonnées ou qui ne sont pas enlevées d'un entrepôt d'attente ou de stockage dans les délais établis sont confisquées au profit de l'État.

7. Dans la fabrication du vin, le concentré de jus de raisins devient du vin par suite du processus de fermentation. Le concentré de jus de raisins ayant une teneur en alcool de plus de 0,5 % est considéré une boisson enivrante et, par conséquent, est assujetti aux mêmes règlements sur l'importation que les boissons enivrantes.

Exemption fédérale

8. Les sociétés provinciales ou territoriales des alcools ne contrôlent pas les importations de boissons enivrantes effectuées par les ministères ou organismes fédéraux à des fins officielles. La mainlevée de telles expéditions peut être accordée dès que les documents nécessaires de l'ASFC ont été remplis et que le paiement des droits et des taxes fédéraux applicables a été effectué.

Alcool industriel

9. Les procédures de l'ASFC visant les importations d'alcool éthylique impropre à la consommation figurent dans le Mémorandum D10-14-19, *Procédures administratives pour l'importation d'alcool éthylique impropre à la consommation.*

Expéditions déclarées mais dont la mainlevée n'a pas été accordée

10. Les boissons enivrantes sur lesquelles les droits et les taxes n'ont pas été payés, qui ont été déclarées à l'ASFC mais dont la mainlevée n'a pas été accordée doivent être transportées par un transporteur cautionné auprès de l'ASFC. Un agent des services frontaliers peut autoriser le transport des marchandises depuis le bureau de déclaration conformément à l'article 19 de la *Loi sur les douanes* ou si les marchandises transitent par le Canada.

11. Lorsque le transporteur cautionné auprès de l'ASFC ne peut faire l'exportation directement en transit par le Canada, les marchandises peuvent être visées par un nouveau manifeste (sur un nouveau document de contrôle du fret) et remises à un transporteur cautionné auprès de l'ASFC de correspondance dans un entrepôt d'attente agréé.

12. La mainlevée des boissons enivrantes importées directement par un distillateur doit être accordée à la frontière ou dans un entrepôt d'attente agréé avant qu'elles ne soient expédiées à une distillerie étant donné qu'il n'y a aucune disposition dans l'article 19 de la *Loi sur les douanes* prévoyant leur transport en douane directement jusqu'à une distillerie.

Exigences relatives au scellement

13. Tous les moyens de transport, conteneurs ou compartiments doivent être scellés avec des scellements de l'ASFC lorsqu'une expédition d'alcool est transportée jusqu'à une destination intérieure aux fins de mainlevée, d'examen, de transit par le Canada ou d'exportation du Canada. L'utilisation de scellements d'entreprise seulement n'est jamais autorisée.

14. Les transporteurs assujettis à la post-vérification ne sont pas dispensés des exigences relatives au scellement. Leurs moyens de transport doivent être scellés avec des scellements de l'ASFC lorsqu'ils transportent des produits alcooliques.

15. Tout transfert de boissons alcooliques d'un transporteur à un autre peut seulement avoir lieu sous supervision de l'ASFC. Le scellement sur le premier véhicule doit être rompu et le second véhicule doit être scellé sous supervision de l'ASFC.

16. Les scellements de l'ASFC ne peuvent être apposés que par le personnel de l'ASFC.

Entrepôts de stockage ou d'attente des douanes

17. Des expéditions de boissons enivrantes peuvent être importées au Canada pour être stockées, transférées, exportées, servir de provision de bord et être commercialisées au Canada dans ou depuis un entrepôt d'attente ou de stockage des douanes muni d'un agrément aux termes de la *Loi sur les douanes* et du *Tarif des douanes*. Le vin et les spiritueux emballés qui sont destinés au marché canadien peuvent être mis dans un entrepôt de stockage des douanes seulement s'ils sont importés par une compagnie aérienne internationale pour être utilisés sur des vols internationaux. Le vin et les spiritueux emballés peuvent aussi être importés pour des vols intérieurs si les droits d'accise et la TPS/TVH ont été acquittés en totalité.

18. Le *Règlement sur les entrepôts de stockage des douanes* exige que l'exploitant d'entrepôt, comme condition préalable de l'octroi d'un agrément, fournisse une copie de l'autorisation de la société provinciale ou territoriale des alcools de recevoir, transférer ou vendre des boissons enivrantes dans la province ou dans le territoire. Les expéditions reçues dans un entrepôt de stockage des douanes sont consignées sur le formulaire B3, type 10, *Douanes Canada – Formule de codage*, et sur les documents de sortie d'entrepôt correspondants dont fait état le Mémorandum D17-1-10, *Codage des documents de déclaration en détail des douanes*.

19. Lorsque des marchandises destinées à l'exportation sont mises dans un entrepôt d'attente, une déclaration de sortie est requise comme il est décrit sur le Mémorandum D3-1-8, *Transport du fret – Exportations*. La déclaration de sortie acquitte ou annule le connaissement d'entrée (document de contrôle du fret). Ce processus s'applique à tous les modes de transport.

Ottawa, le 9 mai 2013

MÉMORANDUM D3-1-3

IMPORTATIONS COMMERCIALES DE BOISSONS ENIVRANTES

Le présent mémorandum énonce les procédures relatives au transport interprovincial et international et à la mainlevée des boissons enivrantes.

Pour des renseignements au sujet des importations non commerciales de boissons enivrantes par des particuliers, voir la série D2 des mémorandums, Voyages internationaux.

Pour des renseignements sur les majorations/frais que les gouvernements provinciaux appliquent aux importations non commerciales, veuillez communiquer avec la régie provinciale des alcools compétente.

LIGNES DIRECTRICES ET RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Fondement législatif et statutaire

1. La *Loi sur l'importation des boissons enivrantes* précise qui peut importer, envoyer, apporter ou transporter ou faire importer, envoyer, apporter ou transporter des boissons enivrantes quelconques jusque dans une province depuis tout endroit au Canada ou à l'étranger. Veuillez consulter le site Web de Justice Canada pour obtenir une copie de la *Loi* ou du *Règlement* lois.justice.gc.ca.

2. Comme l'indique la *Loi sur l'importation des boissons enivrantes* :

a) les boissons, y compris le vin, considérées comme enivrantes aux termes de la législation provinciale peuvent être importées seulement par une régie, une commission, un agent ou un organisme du gouvernement autorisé par la *Loi* à vendre des boissons enivrantes;

b) les spiritueux importés pour être mélangés ou pour l'aromatisation à des spiritueux produits au Canada ou pour être emballés au Canada et qui sont admissibles à des traitements tarifaires précis peuvent être importés directement par un distillateur;

c) la bière importée pour être mélangée ou pour l'aromatisation à de la bière produite au Canada peut être importée directement par un brasseur;

d) l'importation de boissons enivrantes pour des fins sacramentelles ou médicales, ou pour des fins manufacturières ou commerciales autres que la fabrication ou la consommation de ces boissons enivrantes comme breuvage peut être faite par des personnes autres qu'un fonctionnaire ou un organisme du gouvernement autorisé par la *Loi* à vendre des boissons enivrantes.

3. En vertu de la *Loi sur l'accise*, un droit d'accise est imposé, prélevé et perçu sur la bière fabriquée ou produite au Canada. Aux termes de la *Loi de 2001 sur l'accise*, un droit d'accise est imposé, prélevé et perçu sur tous les spiritueux et le vin fabriqués ou produits au Canada. Un droit de douane équivalent à un droit d'accise est prélevé sur les marchandises importées en vertu des articles 21.1, 21.2 et 21.3 du *Tarif des douanes*.

4. En vertu de la *Loi de 2001 sur l'accise*, un importateur doit détenir une licence ou un agrément d'accise particulière pour importer et posséder des spiritueux et du vin en vrac et ces mêmes produits emballés et non acquittés. De plus, les spiritueux et le vin en vrac peuvent être transportés seulement par certains titulaires de licence ou d'agrément ou un détenteur autorisé d'alcool. Pour de plus amples renseignements techniques concernant la *Loi de 2001 sur l'accise*, veuillez consulter le site Web de l'Agence du revenu du Canada à www.arc.gc.ca. Entrez les mots « droit d'accise » dans le moteur de recherche.

Importation de boissons enivrantes par la poste

5. Dans la plupart des circonstances, seules les boissons enivrantes en consignation aux régies des alcools provinciales, aux mandataires autorisés et aux distilleries et brasseries titulaires de licences peuvent être envoyées par la poste. Pour de plus amples renseignements, veuillez consulter la *Loi sur l'importation des boissons enivrantes* dans le site Web de Justice Canada à l'adresse suivante : lois.justice.gc.ca.

Vin

6. Les importations de vin doivent être faites conformément à la *Loi sur l'importation des boissons enivrantes*. Toutes les factures doivent indiquer la société provinciale ou territoriale des alcools comme importateur officiel et l'établissement vinicole comme consignataire. Une copie papier de la licence ou de l'agrément d'accise approuvée n'a pas à accompagner la documentation d'importation au moment de la déclaration d'arrivée ou de relâche. Toutefois, si l'ASFC l'exige, le client aura un maximum de six heures pour fournir une licence ou un agrément valide (émise par l'Agence du revenu du Canada, Division des droits et des taxes d'accise).

Ottawa, le 9 mai 2013

MÉMORANDUM D3-1-3

En résumé

IMPORTATIONS COMMERCIALES DE BOISSONS ENIVRANTES

Ce mémorandum remplace le Mémorandum D3-1-3 d'août 2009. Il a été révisé pour indiquer les noms de l'Agence, de la division et de la direction pour les appellations qui sont en vigueur.

Printed in Canada

Canada Border Services Agency | Agence des services frontaliers du Canada

Ottawa, April 25, 2013

MEMORANDUM D3-1-5

In Brief

INTERNATIONAL COMMERCIAL TRANSPORTATION

This memorandum replaces the Memorandum D3-1-5 dated September 5, 2008. It has been revised to denote the Agency, Division and Branch names to the current appellations.

Printed in Canada

Ottawa, April 25, 2013

MEMORANDUM D3-1-5

INTERNATIONAL COMMERCIAL TRANSPORTATION

This memorandum outlines the conditions under which foreign-based vehicles and containers used in the international commercial transportation of passengers or goods can be temporarily imported into Canada, without payment of duties.

Refer to Memorandum D3-7-1, *CBSA Marine Operations – Cargo Containers Used in International Service* for information regarding the conditions under which cargo containers may be temporarily imported into Canada while in international service.

LEGISLATION

Customs Tariff

98.01 Conveyances or containers of Chapters 86, 87, 88 or 89, engaged in the international commercial transportation of goods or passengers, including any ancillary equipment necessary to ensure the safety, security, containment and preservation of the goods or passengers.

9801.10.00 Conveyances or containers,

(a) on condition that:

(i) in the case of vehicles, they are registered and licensed in a foreign country and are operated in Canada with a vehicle licence issued by the appropriate provincial licensing authority;

(ii) in the case of aircraft, they comply with the requirements of the *Aeronautics Act* and any regulations made thereunder; and

(iii) in the case of vessels, they comply with the requirements of the *Canada Shipping Act* and *Coasting Trade Act* and

(b) on condition that:

(i) the ancillary equipment for the containers does not include vehicles, accessories, spare parts of vehicles or packaging, and

(ii) the containers:

(A) are fully or partially enclosed to constitute a compartment intended for containing goods;

(B) are of a permanent character and suitable for repeated use;

(C) are designed to carry goods by one or more modes of transport without requiring intermediate reloading; and

(D) are 6.1 m or more in length and have an internal volume of 14 m^3 or more; and

(c) on condition that the conveyance or containers:

(i) are owned or leased and imported by a person whose domicile is in a foreign country;

(ii) leave from and return to the foreign country in the normal course of operation;

(iii) are controlled from the foreign country; and

(iv) are exported within 30 days of the date of their importation or for an additional period not exceeding 24 months where a CBSA officer is satisfied that the exportation of the conveyances or containers is delayed because:

(A) of adverse weather conditions;

(B) the conveyances or containers are being equipped, reconditioned, reconstructed, refurbished or repaired;

(C) the conveyances or containers have a major equipment breakdown;

(D) the conveyances or containers are detained under an order of a Canadian court, or under an Act of Parliament or the legislature of a province or any regulation made thereunder; or

(E) the delivery of the goods to be loaded on or in the conveyances or containers is delayed.

The conveyances or containers provided for in this tariff item may engage in the transportation of goods from one point in Canada to another point in Canada where:

(a) that transportation is incidental to the international traffic of the goods;

(b) the transportation does not occur outside the territorial limits of Canada; and

(c) the conveyance or container has not entered Canada for the purpose of an in-transit movement through Canada to a point outside Canada.

9801.20.00 Locomotives or railway rolling stock or miscellaneous railway equipment, regardless of tariff treatment entitlement or country of origin, owned or under the control of a railway company in the United States, temporarily engaged in the transportation of goods or passengers from a place in Canada to another place in

Canada or imported on a temporary basis for the repair, testing or maintenance of railways in Canada.

9801.30.00 Vessels engaged in international commercial transportation having a Canadian base of operation, other than those having both the departure and destination points situated on the St. Lawrence River or the Great Lakes.

GUIDELINES AND GENERAL INFORMATION

1. Tariff item 9801.10.00 allows foreign-based vehicles or containers used in the international commercial transportation of goods or passengers to be temporarily imported into Canada without payment of duties and taxes. Although no formal accounting is required, vehicles arriving in or departing from Canada may be required to report to CBSA to be examined.

Foreign-based Vehicles or Containers

2. In this memorandum, "foreign-based vehicles or containers" means any vehicles or containers that:

(a) are owned or leased and imported by a person whose domicile is in a foreign country;

(b) leave from and return to the foreign country in the normal course of operation;

(c) are controlled from the foreign country; and

(d) are exported within 30 days of the date of their importation.

International Commercial Transportation

3. In this memorandum, "international commercial transportation" means any transportation resulting in, or intended to result in, the carriage of persons or goods for hire or reward, or any transportation of persons or goods by or on behalf of an enterprise engaged in an activity of financial return, where the persons or goods are conveyed:

(a) from outside Canada to a place inside Canada;

(b) from a place inside Canada to a place outside Canada; or

(c) from a place outside Canada in-transit through Canada to another place outside Canada.

4. The determination of whether or not a foreign-based vehicle or container is engaged in international commercial transportation is based on the origin and destination of the goods carried and not the actual route of the vehicle. A vehicle or container used in the carriage of goods described in this memorandum are considered to be participating in the international commercial transportation of goods, even if it was not the one that actually brought the goods into Canada. There are no limits to the number of vehicles or containers that can be used to bring the goods to their destination.

Transportation Incidental to the International Traffic of the Goods (Incidental Domestic Use)

5. In this memorandum, "transportation incidental to the international traffic of the goods" means the transportation of goods between points in Canada that occurs immediately before or after the vehicle or container is used for international commercial transportation. Any vehicle or container qualifying under tariff item 9801.10.00 is allowed to engage in the transportation of goods from one point in Canada to another point in Canada provided it:

(a) is moving in the general direction of the delivery point of the international load;

(b) has entered Canada empty to pick up goods for export;

(c) will be picking up a load for export after the delivery of the international load; or

(d) is part of the return movement of the conveyance or container to its country of origin.

6. The transportation from one point in Canada to another point in Canada must occur immediately before or after the vehicle or container is used for international commercial transportation. Therefore, a foreign-based vehicle or container is restricted to one point-to-point movement immediately before or immediately after it is used for international commercial transportation. The restriction also applies to a foreign-based vehicle or container entering Canada with or without a payload (empty).

Note: A vehicle or container entering Canada may be used in transportation incidental to the international traffic of the goods on the inward leg of an international journey, provided it enters Canada to pick up a load for export.

7. In all cases, the transportation from one point in Canada to another point in Canada must follow a route that is similar and consistent with the movement of the goods in international commercial transportation. Foreign-based vehicles or containers may also be used in the transportation of goods from one point in Canada to another point in Canada to top off a less than full import or export load.

In-transit Movements

8. The *Reporting of Imported Goods Regulations* and tariff item 9801.10.00 allow qualifying vehicles or containers to participate in international commercial transportation from a place outside Canada in-transit through Canada to a place outside Canada.

9. A vehicle or container qualifying under tariff item 9801.10.00 that transports goods from a point outside Canada in-transit through Canada to another point outside Canada is considered engaged in international commercial transportation, although the goods may also have been

transported on a Canadian-based vehicle or container. The fact that the goods may have been transported on a Canadian-based vehicle or container for a portion of the journey then transferred to a foreign-based vehicle or container will not alter the international nature of the movement.

10. No incidental domestic use is allowed when a foreign-based vehicle or container transports goods from a point outside Canada in-transit through Canada to another point outside Canada, i.e., U.S. – Canada – U.S.

11. Similarly, no incidental domestic use is allowed when a foreign-based vehicle or container transports goods from a point in Canada in-transit through a foreign territory to another point in Canada, i.e., Canada – U.S. – Canada.

Empty Vehicles and Containers

12. A vehicle or container entering Canada empty may be used in transportation incidental to the international traffic of the goods on the inward leg of an international journey, provided it enters Canada to pick up a load for export. The export load should have been scheduled prior to the time the vehicle or container enters Canada. In all cases, the incidental domestic use must follow a route that is similar and consistent with the destination of the vehicle in Canada where the export load will be picked up. The foreign-based vehicle or container will be restricted to one such movement during an international journey.

13. The movement of a foreign-based vehicle or container without a payload between two points in Canada is not considered transportation incidental to the international traffic of the goods. An empty foreign-based vehicle or container can be moved to any location in Canada freely and without restrictions.

Pick-up and Delivery Operations

14. Carriers often operate terminals, warehouses, or drop yards in Canada as intermediate points to consolidate or deconsolidate shipments (break bulk) and to pick-up or deliver goods. After international goods have been delivered to one of these places, the foreign-based vehicle or container may be used to pick-up or deliver goods from that location for the remainder of the 30-day period permitted in Canada. This is allowed provided the vehicle or container is being used exclusively to complete deliveries of other international goods previously unloaded at the warehouse, or to pick-up and deliver to the warehouse goods that will eventually be exported from Canada.

Equipment Switching

15. During the transportation to or from an intermediary point or final destination in Canada, the goods may be physically transferred directly from one vehicle to another, or the whole trailer may be transferred from one tractor to another tractor. There are no limits to the number of times international goods may be transferred to other foreign-based vehicles or containers.

Ancillary Equipment

16. Ancillary equipment means any equipment which enhances the safety, security, containment, and preservation of goods carried in vehicles falling within the terms of tariff item 9801.10.00. Ancillary equipment can be imported pursuant to tariff item 9801.10.00 without documentation in accordance with the *Reporting of Imported Goods Regulations*, when it is used in international service.

Time Limits

17. Under normal circumstances, vehicles or containers entitled to importation under tariff item 9801.10.00 must be exported from Canada within 30 days of the date of importation into Canada.

18. This period may be extended by a border services officer where the officer is satisfied that, at the expiration of the 30-day period, the departure of the vehicle is delayed for reasons specified in tariff item 9801.10.00. In this case, Form E50B, *Vehicle Permit*, may be issued for the conveyance for a specified period of time sufficient to accommodate stated contingencies and provide for compliance by exportation.

19. Vehicles or containers reported under the post audit system do not require approval from CBSA for extension of the 30-day time limit. Verification of circumstances where foreign-based equipment is in Canada beyond 30 days will be conducted as part of audits.

Record Keeping

20. Every person who transports or causes to transport into Canada, goods that have been imported but not released, will keep all invoices, bills, accounts and statements, or a copy, relating to the transportation of the goods, in accordance with the *Transportation of Goods Regulations*. These records must be kept for a period of three years commencing on the 1st day of January of the calendar year following the calendar year during which the goods were transported.

Diversions/Penalties

21. A vehicle or container which is diverted from use in international commercial transportation or is remaining in Canada beyond the 30-day time limit prescribed in tariff item 9801.10.00, will be accounted for in accordance with the provisions of the *Customs Act*

22. Where there is sufficient evidence to demonstrate that the vehicle or container was not entitled to enter Canada duty-free because it fails to meet one of the conditions of tariff item 9801.10.00, CBSA may take seizure action under section 110 or ascertained forfeiture action under section 124 of the *Customs Act*.

Verification, Enforcement, and Control

23. CBSA may perform periodic audits of the records kept by carriers who import vehicles or containers into Canada pursuant to tariff item 9801.10.00.

24. Complaints of alleged violations of tariff item 9801.10.00 or other suspicious cross-border activity can be directed to the Border Watch toll-free line at **1-888-502-9060**.

Immigration Requirements

25. Citizenship and Immigration Canada should be contacted concerning immigration requirements when conveyances will be operated in Canada by persons who are not Canadian citizens or permanent residents of Canada.

26. Foreign-based vehicles or containers admitted under tariff item 9801.10.00 must also comply with the cargo control requirements outlined in the following memoranda:

(a) D3-2-2, *Air Cargo – Import and In-transit Movements*

(b) D3-4-2, *Highway Cargo – Import Movements*

(c) D3-5-2, *Marine Cargo – Import Movements*

(d) D3-6-6, *Rail Cargo – Import Movements*

Additional Information

27. The CBSA's Border Information Service (BIS) line responds to public inquiries related to import requirements of other government departments, including Industry Canada. You can access BIS toll-free throughout Canada by calling **1-800-461-9999**. If you are calling from outside Canada, you can access BIS by calling 204-983-3500 or 506-636-5064 (long-distance charges will apply). To speak directly to an agent, please call during regular business hours from Monday to Friday (except holidays), 8 a.m. to 4 p.m. local time. More BIS information can be found on the CBSA's Web site at www.cbsa.gc.ca/menu-eng.html.

28. For more information on the carrier and cargo policies, please visit the CBSA Web site at www.cbsa.gc.ca/menu-eng.html.

REFERENCES

ISSUING OFFICE –

Import Programs Management
Commercial Border Programs Division
Programs Branch

HEADQUARTERS FILE –

7670-3

LEGISLATIVE REFERENCES –

Customs Tariff, tariff item 9801.10.00, 9801.20.00 and 9801.30.00.
Reporting of Imported Goods Regulations
Transportation of Goods Regulations

OTHER REFERENCES –

D3-2-2, D3-4-2, D3-5-2, D3-6-6, D3-7-1

SUPERSEDED MEMORANDA "D" –

D3-1-5, dated September 5, 2008

Services provided by the Canada Border Services Agency are available in both official languages.

Printed in Canada

RÉFÉRENCES

BUREAU DE DIFFUSION –

Gestion des programmes des importations
Division des programmes frontaliers du secteur commercial
Direction générale des programmes

DOSSIER DE L'ADMINISTRATION CENTRALE –

7670-3

RÉFÉRENCES LÉGALES –

Tarif des douanes, numéro tarifaire 9801.10.00, 9801.20.00 et 9801.30.00
Règlement sur la déclaration des marchandises importées
Règlement sur le transport des marchandises

AUTRES RÉFÉRENCES –

D3-2-2, D3-4-2, D3-5-2, D3-6-6, D3-7-1

CECI ANNULE LES MÉMORANDUMS « D » –

D3-1-5 daté le 5 septembre 2008

Les services fournis par l'Agence des services frontaliers du Canada sont offerts dans les deux langues officielles.

Imprimé au Canada

Règlement sur la déclaration des marchandises importées, lorsqu'il est utilisé pour le transport international.

Délais

17. Dans des circonstances normales, les véhicules ou conteneurs utilisés pour l'importation en vertu du numéro tarifaire 9801.10.00 doivent être exportés du Canada dans les 30 jours suivant la date d'importation au Canada.

18. Cette période peut être prolongée par un agent des services frontaliers si celui-ci est convaincu que, les 30 jours étant écoulés, le départ du moyen de transport est retardé pour les raisons mentionnées au numéro tarifaire 9801.10.00. Dans un tel cas, un formulaire E50B, *Permis de véhicule*, peut être émis pour le moyen de transport pour une période déterminée qui permet de faire face à des situations d'urgence particulières et de procéder à l'exportation.

19. Les véhicules ou conteneurs déclarés en vertu du système de postvérification n'ont pas à être approuvés par l'ASFC pour la prolongation de la période de 30 jours. La vérification des circonstances justifiant un séjour de plus de 30 jours au Canada de l'équipement dont le point d'attache est à l'étranger se fera dans le cadre des vérifications habituelles.

Tenue des registres

20. Toute personne qui transporte ou qui fait transporter au Canada des marchandises qui ont été importées mais n'ont pas fait l'objet d'une mainlevée doit conserver tous les connaissements, factures, comptes et relevés, ou une copie, ayant trait au transport des marchandises, conformément au *Règlement sur le transport des marchandises*. Ces registres doivent être conservés durant trois ans à partir du 1er janvier de l'année civile suivant l'année civile durant laquelle les marchandises ont été transportées.

Détournements ou pénalités

21. Un véhicule ou conteneur qui est détourné du transport commercial international ou qui reste au Canada au-delà des 30 jours prescrits dans le numéro tarifaire 9801.10.00, fera l'objet d'une déclaration en détail conformément aux dispositions de la *Loi sur les douanes*.

22. Lorsqu'il y a suffisamment d'éléments de preuve pour démontrer que le véhicule ou conteneur n'était pas admissible à l'entrée au Canada en franchise de droit car il ne satisfaisait pas à une des conditions fixées au numéro tarifaire 9801.10.00, l'ASFC peut effectuer une saisie en vertu de l'article 110 ou une confiscation compensatoire en vertu de l'article 124 de la *Loi sur les douanes*.

Vérification, exécution et contrôle

23. L'ASFC effectuera des vérifications périodiques des registres conservés par les transporteurs qui importent des véhicules ou des conteneurs au Canada conformément au numéro tarifaire 9801.10.00.

24. Vous pouvez déposer une plainte d'infraction présumée en vertu du numéro tarifaire 9801.10.00 et au sujet de certaines activités à la frontière qui vous semblent suspectes, en téléphonant sans frais la ligne de surveillance frontalière de l'Agence des services frontaliers du Canada au **1-888-502-9060**.

Exigences en matière d'immigration

25. Il faut communiquer avec Citoyenneté et Immigration Canada concernant les exigences d'immigration lorsque les moyens de transport sont conduits au Canada par des personnes qui n'ont pas la citoyenneté canadienne ou qui ne sont pas des résidents permanents du Canada.

26. Les véhicules ou conteneurs dont le point d'attache est à l'étranger autorisés en vertu du numéro tarifaire 9801.10.00 doivent aussi satisfaire aux exigences de contrôle du fret énoncées dans les mémorandums suivants :

a) D3-2-2, *Transport du fret aérien – Importations*
b) D3-4-2, *Transport du fret routier – Importations*
c) D3-5-2, *Transport du fret maritime – Importations*
d) D3-6-6, *Transport du fret ferroviaire – Importations*

Renseignements supplémentaires

27. La ligne du Service d'information sur la frontière (SIF) de l'ASFC sert à répondre aux demandes d'information du public relatives aux exigences en matière d'importation d'autres ministères, y compris Industrie Canada. Vous pouvez avoir accès à ce service partout au Canada en composant le numéro sans frais **1-800-959-2036**. Si vous appelez de l'extérieur du Canada, vous pouvez avoir accès au SIF en composant le 204-983-3700 ou le 506-636-5067 (des frais d'interurbain s'appliqueront). Afin de parler directement à un agent, veuillez appeler durant les heures de bureau, du lundi au vendredi (sauf les jours fériés), de 8 h à 16 h, heure locale. Pour plus de renseignements sur le SIF, consultez le site Web de l'ASFC à l'adresse suivante : www.asfc.gc.ca/menu-fra.html.

28. Pour de plus amples renseignements sur les Programmes visant les transporteurs et le fret, visitez le site Web de l'ASFC à l'adresse suivante : www.asfc.gc.ca/menu-fra.html.

restriction s'applique aussi aux véhicules ou conteneurs dont le point d'attache est à l'étranger entrant au Canada sans chargement ou avec un chargement.

Note : Un véhicule ou un conteneur peut être utilisé dans le transport connexe au trafic international des marchandises durant l'étape intérieure d'un transport international, seulement s'il entre au Canada pour y ramasser un chargement pour l'exportation.

7. Dans tous les cas, le transport d'un point du Canada à un autre point au Canada doit suivre un itinéraire semblable et cohérent avec celui des marchandises faisant l'objet du transport commercial international. Les véhicules ou conteneurs dont le point d'attache est à l'étranger peuvent aussi servir au transport de marchandises d'un point du Canada à un autre point au Canada pour compléter un chargement incomplet à l'importation ou à l'exportation.

Circulation en transit

8. Le *Règlement sur la déclaration des marchandises importées* et le numéro tarifaire 9801.10.00 permettent aux véhicules ou conteneurs admissibles de participer au transport commercial international à partir d'un lieu hors du Canada, en transit au Canada, jusqu'à un lieu hors du Canada.

9. Un véhicule ou conteneur admissible en vertu du numéro tarifaire 9801.10.00 qui transporte des marchandises à partir d'un lieu hors du Canada, en transit au Canada, jusqu'à un autre lieu hors du Canada est considéré comme participant au transport commercial international, même si les marchandises peuvent aussi avoir été transportées par un véhicule ou un conteneur dont le point d'attache est au Canada. Le fait que les marchandises peuvent avoir été transportées par un véhicule ou dans un conteneur dont le point d'attache est au Canada durant une partie du voyage et ensuite transférées sur un véhicule ou dans un conteneur dont le point d'attache est à l'étranger ne change pas la nature internationale du transport.

10. Aucun service intérieur connexe n'est autorisé lorsqu'un véhicule ou un transporteur dont le point d'attache est à l'étranger transporte des marchandises d'un lieu hors du Canada, en transit au Canada, jusqu'à un autre lieu hors du Canada, c.-à-d. États-Unis – Canada – États-Unis.

11. De même, aucun service intérieur connexe n'est autorisé lorsqu'un véhicule ou un conteneur dont le point d'attache est à l'étranger transporte des marchandises d'un point au Canada, en transit dans un territoire étranger, jusqu'à un autre lieu au Canada, c.-à-d. Canada – États-Unis – Canada.

Véhicules et conteneurs vides

12. Un véhicule ou un conteneur entrant au Canada à vide peut être utilisé dans le transport connexe au trafic international des marchandises durant l'étape intérieure d'un transport international, à condition qu'il entre au Canada pour ramasser un chargement à l'exportation. Le chargement à l'exportation devrait avoir été planifié avant que le véhicule ou conteneur n'entre au Canada. Dans tous les cas, le service connexe doit suivre un itinéraire qui est similaire et conforme à la destination du véhicule au Canada lorsque le chargement à l'exportation doit être ramassé. Le véhicule ou conteneur dont le point d'attache est à l'étranger ne pourra effectuer qu'un seul déplacement de ce genre durant un voyage international.

13. Le déplacement d'un véhicule ou d'un conteneur dont le point d'attache est à l'étranger sans chargement entre deux points au Canada n'est pas considéré comme un transport connexe au trafic international de marchandises. Un véhicule ou un conteneur vide dont le point d'attache est à l'étranger peut se déplacer librement et sans aucune restriction partout au Canada.

Opérations de ramassage et de livraison

14. Les transporteurs exploitent souvent des terminaux, des entrepôts ou des points de livraison au Canada comme points intermédiaires pour grouper ou dégrouper des expéditions (points de rupture de charge) et pour ramasser ou livrer des marchandises. Après que les marchandises internationales ont été livrées dans l'un de ces lieux, le véhicule ou conteneur dont le point d'attache est à l'étranger peut être utilisé pour ramasser ou livrer des marchandises à cet emplacement pour le reste de la période de 30 jours durant laquelle il est autorisé à rester au Canada. Cela est autorisé à condition que le véhicule ou conteneur soit utilisé exclusivement pour effectuer des livraisons d'autres marchandises internationales déchargées auparavant dans l'entrepôt ou pour ramasser ou livrer dans l'entrepôt des marchandises qui doivent être exportées du Canada.

Transfert

15. Durant le transport à partir ou à destination d'un point intermédiaire ou d'une destination finale au Canada, les marchandises peuvent être matériellement transférées directement d'un véhicule à un autre, ou la remorque peut être transférée d'un tracteur à un autre tracteur. Il n'y a aucune limite quant au nombre de fois que des marchandises internationales peuvent être transférées à d'autres véhicules ou conteneurs dont le point d'attache est à l'étranger.

Équipement auxiliaire

16. Par équipement auxiliaire, on entend tout équipement qui augmente la sécurité, la sûreté, la retenue et la conservation des marchandises transportées par des véhicules visés par les dispositions du numéro tarifaire 9801.10.00. L'équipement auxiliaire peut être importé conformément au numéro tarifaire 9801.10.00, sans présentation de documents, conformément au

b) le transport ne se fait pas hors des limites territoriales du Canada; et

c) le moyen de transport ou le conteneur n'entre pas au Canada à la seule fin de se rendre, via le Canada, à un lieu situé à l'extérieur du Canada.

9801.20.00 Locomotives ou matériel ferroviaire roulant ou matériel ferroviaire divers, quel que soit leurs pays d'origine ou le traitement tarifaire qui leur est applicable, appartenant à une compagnie de chemins de fer des États-Unis ou étant sous leur contrôle, servant temporairement au transport de marchandises ou passagers d'un endroit du Canada à un autre endroit du Canada ou importés à titre temporaire pour la réparation, l'essai ou l'entretien des chemins de fer au Canada.

9801.30.00 Les navires affectés au commerce international qui ont une base d'opération canadienne, sauf si leur point d'origine et leur point d'arrivée est le fleuve Saint-Laurent ou les Grands Lacs.

LIGNES DIRECTRICES ET RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

1. Le numéro tarifaire 9801.10.00 permet aux véhicules ou aux conteneurs dont le point d'attache est à l'étranger qui sont utilisés dans le transport commercial international des marchandises ou des passagers d'être temporairement importés au Canada sans paiement des droits et taxes. Même si aucune déclaration en détail officielle n'est exigée, les véhicules arrivant au Canada, ou en partant, peuvent être tenus de se présenter à l'ASFC pour faire l'objet d'un examen.

Véhicules ou conteneurs dont le point d'attache est à l'étranger

2. Dans ce mémorandum, on entend par « véhicule ou conteneur dont le point d'attache est à l'étranger » tout véhicule ou conteneur qui :

a) appartient à une personne domiciliée dans un pays étranger ou est loué et qui est importé par une telle personne;

b) quitte le pays étranger et y retourne dans le cours normal de l'exploitation;

c) est contrôlé depuis le pays étranger; et

d) est exporté dans les 30 jours suivant la date de son importation.

Transport commercial international

3. Dans ce mémorandum, on entend par « transport commercial international » tout déplacement dans le but de transporter des personnes ou des marchandises contre paiement ou autre rémunération, ou tout transport de personnes ou de marchandises par ou pour le compte d'une entreprise engagée dans une activité qui lui procure un rendement financier, lorsque les personnes ou les marchandises sont transportées :

a) à partir d'un point situé à l'extérieur du Canada jusqu'à un point à l'intérieur du Canada;

b) à partir d'un point situé à l'intérieur du Canada jusqu'à un point à l'extérieur du Canada;

c) à partir d'un point situé à l'extérieur du Canada, en transit à travers le Canada, jusqu'à un point situé à l'extérieur du Canada.

4. La façon de savoir si un véhicule ou un conteneur dont le point d'attache est à l'étranger sert ou non au transport commercial international est basée sur l'origine et la destination des marchandises transportées et non pas sur l'itinéraire réel du véhicule. Un véhicule ou un conteneur utilisé pour le transport des marchandises décrit dans ce mémorandum est considéré comme participant au transport commercial international de marchandises, même s'il n'est pas celui qui a été vraiment utilisé pour transporter les marchandises au Canada. Il n'y a aucune limite quant au nombre de véhicules ou de conteneurs qui peuvent être utilisés pour transporter les marchandises jusqu'à leur destination.

Transport connexe au trafic international des marchandises (service intérieur connexe)

5. Dans ce mémorandum, on entend par « transport connexe au trafic international des marchandises » le transport des marchandises entre des points distincts au Canada qui a lieu immédiatement avant ou après que le véhicule ou conteneur a été utilisé aux fins du transport commercial international. Tout véhicule ou conteneur admissible en vertu du numéro tarifaire 9801.10.00 est autorisé à transporter des marchandises d'un point au Canada à un autre point au Canada à condition qu'il :

a) se déplace dans la direction générale du point de livraison du chargement international;

b) soit entré au Canada à vide afin de charger des marchandises destinées à l'exportation;

c) ramasse un chargement destiné à l'exportation après la livraison du chargement international; ou

d) participe au retour du moyen de transport ou du conteneur vers son pays d'origine.

6. Le transport d'un point au Canada à un autre point au Canada doit avoir lieu immédiatement avant ou après que le véhicule ou conteneur a servi aux fins du transport commercial international. Par conséquent, un véhicule ou conteneur dont le point d'attache est à l'étranger ne peut circuler que d'un point à l'autre avant et après qu'il a été utilisé aux fins d'un transport commercial international. La

Ottawa, le 25 avril 2013

MÉMORANDUM D3-1-5

TRANSPORT COMMERCIAL INTERNATIONAL

Ce mémorandum énonce les conditions en vertu desquelles les véhicules et les conteneurs dont le point d'attache est à l'étranger qui sont utilisés dans le transport commercial international des passagers ou des marchandises peuvent entrer temporairement au Canada sans paiement des droits.

Pour plus d'informations concernant les conditions sous lesquelles les conteneurs de fret en service international peuvent être importés temporairement au Canada, veuillez consulter le Mémorandum D3-7-1, *Opérations maritimes de l'ASFC – Conteneurs utilisés dans le service international*.

LÉGISLATION

Tarif des douanes

98.01 Moyens de transport et conteneurs des Chapitres 86, 87, 88 ou 89, servant au transport commercial international des marchandises ou des passagers, y compris l'équipement auxiliaire qui est nécessaire à la protection, à la sécurité, à la retenue et à la conservation des marchandises ou des passagers.

9801.10.00 Moyens de transport et conteneurs,

a) à la condition que :

(i) dans le cas des véhicules, ils sont enregistrés et immatriculés dans un pays étranger et sont exploités au Canada en vertu du permis approprié délivré par l'autorité provinciale compétente;

(ii) dans le cas des aéronefs, ils sont conformes aux exigences de la *Loi sur l'aéronautique* et de ses règlements d'application; et

(iii) dans le cas des navires, ils sont conformes aux exigences de la *Loi sur la marine marchande du Canada* et de la *Loi sur le cabotage*, et

b) à la condition que :

(i) l'équipement auxiliaire pour les conteneurs n'incluent pas de véhicules, d'accessoires, de pièces de rechange de véhicules ou d'emballages, et que

(ii) les conteneurs :

A) soient partiellement ou complètement fermés de manière à constituer des compartiments destinés à contenir des marchandises;

B) aient un caractère permanent et se prêtent à une utilisation répétée;

C) soient conçus pour le transport de marchandises par un ou plusieurs modes de transport sans rechargement intermédiaire; et

D) soient de longueur d'au moins 6,1 m et d'un volume intérieur d'au moins 14 m^3;

c) à la condition que les moyens de transport ou les conteneurs :

(i) appartiennent à une personne dont le domicile est dans un pays étranger, ou soient loués par une telle personne, et soient importés par une telle personne;

(ii) quittent le pays étranger et y retournent dans le cours normal de l'exploitation;

(iii) soient contrôlés depuis le pays étranger; et

(iv) soient exportés dans les 30 jours suivant la date de leurs importations ou pour une période additionnelle n'excédant pas 24 mois, si un agent de l'ASFC est satisfait que l'exportation des moyens de transport ou des conteneurs est retardée pour l'une des raisons suivantes :

A) des conditions atmosphériques défavorables;

B) l'équipement, la remise à neuf, la reconstruction, la rénovation ou la réparation des moyens de transport ou des conteneurs;

C) une panne de matériel importante des moyens de transport ou des conteneurs;

D) la retenue des moyens de transport ou des conteneurs en vertu d'une ordonnance d'un tribunal canadien ou d'une loi fédérale ou provinciale ou d'un de leurs règlements d'application; ou

E) un retard dans la livraison des marchandises devant être chargées dans ou sur les moyens de transport ou dans les conteneurs.

Les moyens de transport ou les conteneurs visés par le présent numéro tarifaire peuvent être utilisés pour le transport de marchandises d'un lieu à un autre au Canada si les conditions suivantes sont réunies :

a) le transport est accessoire au commerce international des marchandises;

Agence des services frontaliers du Canada | Canada Border Services Agency

Ottawa, le 25 avril 2013

MÉMORANDUM D3-1-5

En résumé

TRANSPORT COMMERCIAL INTERNATIONAL

Ce mémorandum remplace le Mémorandum D3-1-5 du 5 septembre 2008. Il a été révisé pour indiquer les modifications aux noms de l'Agence et de la Division pour les appellations actuelles.

Printed in Canada

Canada

Canada Border Services Agency | Agence des services frontaliers du Canada

Ottawa, July 3, 2009

MEMORANDUM D3-1-5

In Brief

INTERNATIONAL COMMERCIAL TRANSPORTATION

1. The Memorandum D3-1-5, dated September 5, 2008, supersedes Memorandum D3-1-5, dated March 24, 2000.
2. This In Brief page has been revised to denote changes made as a result of the Government of Canada's Paperwork Burden Reduction Initiative. This revision replaces the In Brief page dated September 5, 2008.
3. In accordance with the above, the following changes were made:

   (a) Paragraph 8, Transportation Incidental to the International Traffic of the Goods (Incidental Domestic Use) (Memorandum D3-1-5, dated March 24, 2000), was deleted as the provincial requirement is not the responsibility of CBSA.

   (b) Paragraph 6, Transportation Incidental to the International Traffic of the Goods (Incidental Domestic Use), and paragraph 13, Empty Vehicles and Containers (Memorandum D3-1-5, dated March 24, 2000), were combined; refer to paragraph 6, Transportation Incidental to the International Traffic of the Goods (Incidental Domestic Use) of Memorandum D3-1-5, dated September 5, 2008.

Printed in Canada

Canada

Agence des services frontaliers du Canada | Canada Border Services Agency

Ottawa, le 3 juillet 2009

MÉMORANDUM D3-1-5

En résumé

TRANSPORT COMMERCIAL INTERNATIONNAL

1. Le Mémorandum D3-1-5, en date du 5 septembre 2008 remplace le Mémorandum D3-1-5, en date du 24 mars 2000.
2. La présente page « En résumé » a été révisée en vue de tenir compte des modifications apportées en raison de l'Initiative d'allégement du fardeau de la paperasserie du gouvernement du Canada. La présente révision remplace la page « En résumé » en date du 5 septembre 2008.
3. Conformément à ce qui précède, les modifications suivantes ont été apportées :

   a) Le paragraphe 8, Transport connexe au trafic international des marchandises (service intérieur connexe) (Mémorandum D3-1-5, en date du 24 mars 2000) a été supprimé puisque cette exigence est provinciale et ne découle pas du mandat de l'ASFC.

   b) Le paragraphe 6, Transport connexe au trafic international des marchandises (service intérieur connexe), et le paragraphe 13, Conteneurs et véhicules vides (Mémorandum D3-1-5, en date du 24 mars 2000) ont été combinés; consultez le paragraphe 6, Transport connexe au trafic international des marchandises (service intérieur connexe) du Mémorandum D3-1-5, en date du 5 septembre 2008.

Imprimé au Canada

Canada

Canada Border Services Agency | Agence des services frontaliers du Canada

Ottawa, July 3, 2009

MEMORANDUM D3-1-6

In Brief

CANADA BORDER SERVICES AGENCY (CBSA) POST AUDIT SYSTEM

1. The Memorandum D3-1-6, dated September 5, 2008, supersedes Memorandum D3-1-6, dated March 20, 1995.

2. This In Brief page has been revised to denote changes made as a result of the Government of Canada's Paperwork Burden Reduction Initiative. This revision replaces the In Brief page dated September 5, 2008.

3. In accordance with the above, the following changes were made:

   (a) Paragraph 1*(b)* Air (1), (2), (3), Privileges of the Customs Post Audit System (Memorandum D3-1-6, dated March 20, 1995), were deleted as the details are available in the modal specific Memorandum (D3-2-2, *Air Cargo – Import and In-transit Movements*).

Printed in Canada

Canada

Agence des services frontaliers du Canada | Canada Border Services Agency

Ottawa, le 3 juillet 2009

MÉMORANDUM D3-1-6

En résumé

SYSTÈME DE POSTVÉRIFICATION DOUANIÈRE DE L'AGENCE DES SERVICES FRONTALIERS DU CANADA (ASFC)

1. Le Mémorandum D3-1-6, en date du 5 septembre 2008, remplace le Mémorandum D3-1-6, en date du 20 mars 1995.

2. La présente page « En résumé » a été révisée en vue de tenir compte des modifications apportées en raison de l'Initiative d'allégement du fardeau de la paperasserie du gouvernement du Canada. La présente révision remplace la page « En résumé » en date du 5 septembre 2008.

3. Conformément à ce qui précède, les modifications suivantes ont été apportées :

   a) Les paragraphes 1*b)* Air (1), (2), (3), Privilèges relatifs au système de postvérification douanière, Mémorandum D3-1-6, en date du 20 mars 1995), ont été supprimés puisque les détails sont disponibles dans un Mémorandum propre au mode (D3-2-2, *Transport du fret aérien - Importations*).

Imprimé au Canada

Canada

Ottawa, April 26, 2013

MEMORANDUM D3-1-6

In Brief

CANADA BORDER SERVICES AGENCY (CBSA) POST AUDIT SYSTEM

This memorandum replaces the Memorandum D3-1-6 dated September 5, 2008. It has been revised to denote the following changes:

(a) Agency, Division and Branch names were revised to the current appellations.

(b) Changes to the post-audit carrier program as of August 1, 2014.

Printed in Canada

Ottawa, April 26, 2013

MEMORANDUM D3-1-6

CANADA BORDER SERVICES AGENCY (CBSA) POST AUDIT SYSTEM

This memorandum outlines and explains the Canada Border Services Agency (CBSA) Post Audit System under which qualifying companies may transport goods in-bond under limited physical control subject to the availability of records proving that the cargo was disposed of according to Sections 18 and 20 of the *Customs Act*

The CBSA intends to introduce changes to the post-audit carrier program as of August 1, 2014. As of this date, the post-audit carrier privileges will only be available within the Customs Self-Assessment (CSA) carrier program.

GUIDELINES AND GENERAL INFORMATION

Privileges of the CBSA Post Audit System

1. The following are the privileges extended to post audit carriers by mode:

(a) Highway

(i) In the case of post audit highway carriers, loads are not sealed on entry into Canada, resulting in faster release times at the border. Furthermore, the post audit carrier's terminal may be used for break bulk, with goods reported to the highway sufferance warehouse at destination for CBSA purposes.

(ii) In situations where border services officers select a load for an enforcement check, which cannot be done at the border facility, this load will be sealed. The carrier will be advised to report to the highway sufferance warehouse that is nearest to the carrier's terminal or to the sufferance warehouse that is nearest to the first point of delivery. During an enforcement check, border services officers will examine the load to verify compliance with CBSA regulations and procedures, as well as compliance with any other acts and/or regulations that relate to other government agencies on behalf of which the CBSA partially administers or enforces legislation and regulations (e.g., agricultural regulations, health and welfare, sales tax on vehicle).

(iii) Memorandum D3-4-2, *Highway Cargo – Import Movements*, contains reporting requirements for post audit highway carriers.

(b) Air

Memorandum D3-2-2, *Air Cargo – Import and In-transit Movements*, contains reporting requirements for post audit air carriers.

(c) Rail

(i) Post audit rail carriers must report at first point of arrival in Canada.

(ii) Memorandum D3-6-6, *Rail Cargo – Import Movements*, contains reporting requirements for post audit rail carriers.

(d) Containers

(i) Containers, in Canada under the control of post audit container operators and pool car operators, may remain in the country for up to six months. Also, subject to certain conditions, containers under the post audit system may be used for limited movement of domestic goods.

(ii) Memorandum D3-7-1, *CBSA Marine Operations – Cargo Containers Used in International Service*, contains reporting requirements for containers under the post audit system.

2. In addition to the above, memoranda that are specific to a mode of transportation, carriers should also refer to Memorandum D3-1-1, *Policy Respecting the Importation and Transportation of Goods*, and Memorandum D8-4-2, *Reporting and Summary Accounting of Vehicle Repairs by Highway Carriers*.

Criteria for Admittance to the CBSA Post Audit System

3. In order to qualify for admittance to the CBSA Post Audit System, the applicant must:

(a) have a third party relationship or, in other words, not be related to either the shipper or the consignee;

(b) be licensed by appropriate regulatory authorities to engage in the international carriage of goods;

(c) have approved CBSA bonded carrier status and have been a bonded carrier for one year;

(d) be responsible for making the initial report to the CBSA of all import shipments made by that company into Canada;

(e) permit agency auditors access to all company records for the purpose of determining eligibility for the

system and compliance with CBSA reporting requirements;

(f) have available, for the purpose of the opening audit (the facilitation audit), the CBSA cargo reporting documents covering at least the last calendar year;

(g) must be able to isolate cargo moving into Canada from all other cargo being carried by the company;

(h) maintain an audit trail that allows an auditor to correlate a shipment, identified in the revenue accounting records as having entered Canada, with the cargo control document and to verify its report to the CBSA;

(i) maintain systems for the reporting of overage and shortage, COMAT (imports made for the use and consumption of the company), and for the reporting of repairs made outside Canada;

(j) import a sufficient volume of goods to warrant the cost to the Agency of maintaining the company on the post audit system. This volume figure must be determined on a case-by-case basis.

Audit Trail Requirements

4. During both the initial facilitation audit to determine eligibility and subsequent verification audits, agency auditors will be reviewing company records relating to the reporting of import shipments and, where non-duty paid equipment is used, the use of that equipment in Canada.

5. Consequently, auditors will require access to such records as:

(a) bills of lading

(b) waybills

(c) invoices

(d) CBSA Cargo Control Document(s)

(e) electronic Advance Commercial Information reports

(f) equipment lists

(g) equipment usage logs

(h) dispatch records

(i) accounts receivable

(j) accounts payable

Note: This is not an all-inclusive list and additional information may be required, depending on the nature of the carrier's operation.

6. All of the documentation required for an audit must be available within the applicant's records. Audits will not be conducted at more than one company to track down any shipment.

7. A post audit carrier is permitted to contract with another carrier to transport goods into Canada on behalf of the post audit carrier. However, the goods must be reported to the CBSA under the post audit carrier's cargo control documents and carrier code. Furthermore, the audit trail for these goods must be maintained in the post audit carrier's books and records.

8. Applicants must maintain an internal system of control over the use of non-duty paid equipment entering Canada in the course of international service, as well as over non-duty paid equipment pick-up on interlines. The system must be able to provide the following information:

(a) equipment identifiers. i.e. serial numbers

(b) dates of import shipments to Canada

(c) probill numbers

(d) origins of shipments

(e) destinations of shipments

9. For additional information on the use of non-duty paid equipment engaged in the international commercial transportation of goods and persons, refer to Memorandum D3-1-5, *International Commercial Transportation.*

General

10. Post audit privileges are not transferable and cannot be sold or disposed of through amalgamation or change of ownership.

Additional Information

11. The CBSA's Border Information Service (BIS) line responds to public inquiries related to import requirements of other government departments, including Industry Canada. You can access BIS toll-free throughout Canada by calling **1-800-461-9999**. If you are calling from outside Canada, you can access BIS by calling 204-983-3500 or 506-636-5064 (long-distance charges will apply). To speak directly to an agent, please call during regular business hours from Monday to Friday (except holidays), 8 a.m. to 4 p.m. local time. More BIS information can be found on the CBSA's Web site at www.cbsa.gc.ca.

12. For more information on the Commercial Border Program Division, please visit our Web.

13. Please direct all applications to:

Import Programs Management
Post Audit System
Canada Border Services Agency
150 Isabella, 5th Floor
Ottawa, Ontario
K1L 0L8

14. Commercial Border Programs Division will review the completed application. Those applicants that successfully pass the application review and provide updated cargo control documents will be approved, on a probationary basis, until an on-site facilitation audit can be performed by the regional Trade Compliance Division. The facilitation audit will include an evaluation of company books and records. Findings, in the form of a report, will be forwarded to the Commercial Border Programs Division with a recommendation as to whether or not the company should be allowed to remain on the post audit program.

15. Acceptance of a company into the post audit system in no way relieves that company from compliance with CBSA requirements in general. Failure to comply with these requirements may result in the company's exclusion from the system.

REFERENCES

ISSUING OFFICE –

Import Programs Management
Commercial Border Programs Division
Programs Branch

HEADQUARTERS FILE –

7690-0

LEGISLATIVE REFERENCES –

Customs Act

OTHER REFERENCES –

D3-1-1, D3-2-2, D3-4-2, D3-6-6, D3-7-1

SUPERSEDED MEMORANDA "D" –

D3-1-6, dated September 5, 2008

Services provided by the Canada Border Services Agency are available in both official languages.

Printed in Canada

RÉFÉRENCES

BUREAU DE DIFFUSION –

Gestion des programmes des importations
Division des programmes frontaliers du secteur commercial
Direction générale des programmes

DOSSIER DE L'ADMINISTRATION CENTRALE –

7690-0

RÉFÉRENCES LÉGALES –

Loi sur les douanes

AUTRES RÉFÉRENCES –

D3-1-1, D3-2-2, D3-4-2, D3-6-6, D3-7-1

CECI ANNULE LES MÉMORANDUMS « D » –

D3-1-6, daté le 5 septembre 2008

Les services fournis par l'Agence des services frontaliers du Canada sont offerts dans les deux langues officielles.

Imprimé au Canada

b) les dates des expéditions importées au Canada

c) les numéros de feuille d'expédition

d) l'origine des expéditions

e) la destination des expéditions.

9. Pour des renseignements supplémentaires sur l'utilisation d'équipement dont les droits n'ont pas été acquittés servant au transport commercial international de marchandises et de personnes, veuillez consulter le Mémorandum D3-1-5, *Transport commercial international*.

Renseignements généraux

10. Les privilèges liés à la post vérification ne sont pas transférables et ne peuvent être vendus ou disposés à la suite d'une fusion ni changés de propriétaire.

Information additionnelle

11. La ligne du Service d'information sur la frontière (SIF) de l'ASFC sert à répondre aux demandes d'information du public relatives aux exigences en matière d'importation d'autres ministères, y compris Industrie Canada. Vous pouvez avoir accès à ce service partout au Canada en composant le numéro sans frais **1-800-461-9999**. Si vous appelez de l'extérieur du Canada, vous pouvez avoir accès au SIF en composant le 204-983-3500 ou le 506-636-5064 (des frais d'interurbain s'appliqueront). Afin de parler directement à un agent, veuillez appeler durant les heures de bureau, du lundi au vendredi (sauf les jours fériés), de 8 h à 16 h, heure locale. Pour plus de renseignements sur le SIF, consultez le site Web de l'ASFC au www.asfc.gc.ca.

12. Pour plus d'informations sur les programmes visant les transporteurs et le fret, visitez le site Web de l'ASFC.

13. La demande d'admission au système de post vérification doit être adressée à :

Gestion des programmes des importations
Système de post vérification douanière
Agence des services frontaliers du Canada
150, rue Isabella, 4e étage
Ottawa (Ontario)
K1A 0L8

14. Le programme visant les transporteurs et le fret évaluera la demande d'admission au système de post vérification. Les candidats qui rempliront les exigences de cette évaluation et qui fourniront des documents de contrôle de fret à jour recevront une approbation, de façon provisoire, de leur demande jusqu'à ce qu'une évaluation sur place soit faite par la Section de la vérification des transports. L'évaluation sur place des installations inclura une vérification des livres et des registres de la société. Les conclusions de cette évaluation seront remises, sous forme d'un rapport, aux Programmes visant les transporteurs et le fret en y suggérant, ou non, que la compagnie conserve son statut de participant au programme de la post vérification.

15. L'acceptation de la participation d'une société au système de post vérification ne la libère en aucune façon de son obligation de respecter les exigences de l'ASFC en général. En ne se conformant pas à ces règlements, une société peut être exclue du système.

2. En sus des mémorandums susmentionnés qui traitent d'un mode de transport particulier, les transporteurs doivent également consulter le Mémorandum D3-1-1, *Politique relative à l'importation et au transport des marchandises*, et le Mémorandum D8-4-2, *Déclaration et déclaration sommaire par les transporteurs routiers des réparations effectuées sur les véhicules*.

Critères d'admission au Système de post vérification douanière de l'ASFC

3. Pour être admis au Système de post vérification douanière de l'ASFC, le transporteur doit :

a) avoir une relation de tiers ou, en d'autres mots, ne pas être apparenté à l'expéditeur ou au destinataire;

b) être titulaire d'un agrément provenant d'autorité réglementaire appropriée lui permettant de se livrer au transport international des marchandises;

c) de tenir un statut autorisé de transporteur en douane émis par l'ASFC depuis au moins un an;

d) être responsable de la présentation à l'ASFC de la déclaration initiale de toutes les expéditions importées au Canada par cette société;

e) accorder aux vérificateurs ministériels l'accès à tous les dossiers de la société en vue de déterminer l'admissibilité au système et l'observation des exigences en matière de déclaration de l'ASFC;

f) laisser à la disposition du vérificateur, aux fins de la vérification ouverte (la vérification de facilitation), les documents de déclaration du fret de l'ASFC couvrant au moins la dernière année civile;

g) être en mesure de pouvoir séparer le fret arrivant au Canada de tous les autres types de fret transportés par la société;

h) maintenir une liste de vérification qui permet au vérificateur de mettre en corrélation une expédition, identifiée dans le système de comptabilisation des recettes comme étant entrée au Canada, avec le document de contrôle du fret et de vérifier sa déclaration à l'ASFC;

i) exploiter des systèmes permettant de déclarer les surplus et les manquants, le MATCIE (matériel importé pour être utilisé et consommé par la société) et la déclaration des réparations faites à l'extérieur du Canada;

j) importer un volume suffisant de marchandises pour justifier le coût imputé à l'Agence visant à maintenir la société dans le système de post vérification. Le chiffre du volume doit être déterminé pour chaque cas particulier.

Exigences relatives à la piste de vérification

4. Au cours des différentes vérifications, celle de la facilitation initiale visant à déterminer l'admissibilité et les vérifications ultérieures, des vérificateurs de l'Agence réexamineront les registres de la société qui ont rapport à la déclaration des expéditions importées et, dans le cas d'équipement utilisé dont les droits n'ont pas été acquittés, à l'utilisation de tel équipement au Canada.

5. Par conséquent, les vérificateurs doivent avoir accès aux documents ci-après :

a) connaissements

b) feuilles de route

c) factures

d) documents de contrôle du fret de l'ASFC

e) informations préalables des expéditions commerciales par voie électronique

f) listes d'équipement

g) registres concernant l'utilisation d'équipement

h) registres des expéditions

i) comptes débiteurs

j) comptes créditeurs

Nota : Il ne s'agit pas ici d'une liste définitive et des renseignements supplémentaires peuvent être exigés, tout dépend de la nature des opérations du transporteur.

6. Les registres du transporteur doivent comprendre tous les documents exigés pour la vérification. Pas plus d'une société ne fera l'objet de vérifications pour le repérage d'expédition quelconque.

7. Un transporteur assujetti à la post vérification a le droit de conclure un marché avec un autre transporteur pour que celui-ci transporte les marchandises au Canada en son nom. Cependant, les marchandises doivent être déclarées à l'ASFC conformément aux documents du contrôle du fret et au code du transporteur du transporteur assujetti à la post vérification. De plus, la liste de vérification pour ces marchandises doit être maintenue dans les dossiers du transporteur assujetti à la post vérification.

8. Le transporteur candidat doit maintenir un système interne de contrôle sur l'utilisation d'équipement dont les droits n'ont pas été acquittés qui entrent au Canada dans le cadre du service international, de même que sur la prise interligne de l'équipement dont les droits n'ont pas été acquittés. Le système doit être en mesure de fournir les renseignements suivants :

a) les identificateurs d'équipement, c.-à-d. numéros de série

Ottawa, le 26 avril 2013

MÉMORANDUM D3-1-6

En résumé

SYSTÈME DE POST VÉRIFICATION DOUANIÈRE DE L'AGENCE DES SERVICES FRONTALIERS DU CANADA (ASFC)

Ce mémorandum remplace le Mémorandum D3-1-6 du 5 septembre 2008. Il a été révisé pour indiquer les modifications suivantes :

a) Les noms de l'Agence, de la division et de la direction ont été changés pour les appellations qui sont en vigueur.

b) Un changement au programme des transporteurs assujettis à la post vérification en date du 1er août 2014.

Printed in Canada

Canada Border Services Agency | Agence des services frontaliers du Canada

Ottawa, December 10, 2010

MEMORANDUM D3-1-7

In Brief

CUSTOMS SELF ASSESSMENT PROGRAM FOR CARRIERS

1. This memorandum has been revised to include the following paragraphs for further clarification:

   (a) Transfer of CSA Authorization

   (b) Empty Containers

2. This memorandum has been revised to include additional clarification in the following paragraphs:

   (a) Highway (Service Option (SO) 497) – information regarding goods travelling on an air transport document and travelling to Canada by truck ("Flying Trucks") has been added.

   (b) Systems Outages – CBSA Unplanned Outage – information regarding the CBSA System Outage Contingency Plan has been added.

   (c) Section 3 – Transportation of Goods – "The consignee is required to provide Proof of Delivery to the carrier" has been added.

3. This memorandum has been revised to update terminology, web site references, form names, and contact information at the Canada Border Services Agency. Other minor editing corrections have been done.

Printed in Canada

Canada

Canada Border Services Agency | Agence des services frontaliers du Canada

Ottawa, December 10, 2010

MEMORANDUM D3-1-7

CUSTOMS SELF ASSESSMENT PROGRAM FOR CARRIERS

This memorandum outlines and explains the authorization, reporting and transportation procedures of the Customs Self Assessment (CSA) program. Under the CSA program, an authorized carrier may report eligible goods to the Canada Border Services Agency (CBSA) using a CSA clearance process and, before release, deliver those goods in Canada directly to the place of business of an authorized importer, the owner of the goods, or a consignee of the importer.

TABLE OF CONTENTS

Guidelines and General Information 1
Introduction 1
Section 1 – Carrier Authorization 2
CSA Application, Part I 2
Eligibility Criteria 2
Security Criterion 3
Transportation History Criterion 3
Carrier Risk Assessment 3
Approval/Denial/Withdrawal 4
Approval 4
Denial 4
Withdrawal 4
CSA Application, Part II 4
Transfer of CSA Authorization 5
Monitoring 5
CSA-Approved Carrier Obligations 6
CSA Carrier Suspension and Cancellation 6
CSA Carriers – Participants Listing 6
Section 2 – Reporting 6
General Information 6
Border Verification 7
Documentation Review 7
Reporting Requirements 7
Paper Reporting 7
Highway (Service Option (SO) 497) 7
Air, Rail, Marine (SO521) 9
Electronic Data Interchange (EDI) 10
Highway (SO 539 and 547) 10
Systems Outages 13
Air and Marine (SO 513) 13
Rail (SO 505) 13
Combined EDI and Paper Reporting 14
Highway 14
Section 3 – Transportation of Goods 15
Authority to Deliver 15
Proof of Delivery 15
Conditions for Authorization to Deliver 16
Authorized Carrier 16
Use of an Owner-Operator (Highway) 16
Use of Another CSA Carrier 17
Sealing Requirements 17
Trade Chain Partner List 17
Goods Not Delivered 18
Goods Refused by Importer 18
Additional Information 18
Non-registered Driver 18
Empty Containers 18
Eligible Goods 18
Appendix A – Glossary 20
Appendix B – EDI Situations 23
Appendix C – Load Specifications for Terminals, Warehouses and Owner-Operators 24
Appendix D – Bar Code Specifications for Non-EDI Highway Carriers 29
Appendix E – Bar Code Specifications for EDI Carriers 34
Appendix F – Exceptions to the 15-day Time Frame for Changes to the Part II Application 39
Appendix G – Link Between the Cargo Report and the Highway Conveyance Report 40
Appendix H – 40 Day Report 41

GUIDELINES AND GENERAL INFORMATION

INTRODUCTION

1. The Customs Self Assessment (CSA) program is designed to streamline the import process from the time goods are reported to the CBSA, through to the accounting and payment of duties. The CSA program is founded on the pre-approval and authorization of the driver, carrier and importer. The carrier's business systems are used to support the report of goods and the importer's business systems are used to support the self assessment of trade data, revenue amounts and payment of duties and taxes.

2. To use Free and Secure Trade (FAST) into Canada, carriers must be authorized under the CSA program and join Partners in Protection (PIP). For additional information about FAST or PIP, refer to the CBSA Web site at **www.cbsa.gc.ca**.

3. There are two distinct components of the CSA program:

(a) CSA clearance, which includes the transportation and reporting of CSA goods; and

(b) CSA post-release processes, which include accounting, revenue reporting, payment of duties, and adjustment.

4. The purpose of this memorandum is to provide information and guidelines about CSA clearance. Information about CSA post-release processes is provided in Memorandum D17-1-7, *Customs Self Assessment Program for Importers*. Information about the Commercial Driver Registration Program (CDRP) and the FAST Commercial Driver Program (FAST) can be found on the CBSA Web site.

5. Among the key concepts of the CSA program that relate to the transportation and reporting of goods are the following:

(a) pre-approval and authorization of the carrier who transports CSA goods into Canada;

(b) authorization of highway drivers under registration programs such as FAST or the CDRP;

(c) streamlined clearance option;

(d) authority to deliver goods;

(e) liability of the CSA carrier until goods authorized for delivery are delivered to the place of business of the CSA importer, owner, or consignee; and

(f) release of CSA goods upon delivery to the place of business of the CSA importer, owner, or consignee.

6. General CBSA requirements regarding the transportation and reporting of goods outside the CSA program are described in Memorandum D3-1-1, *Policy Respecting the Importation and Transportation of Goods*.

7. All references to sections, subsections, and paragraphs in this memorandum are from the *Customs Act* unless otherwise stated. A glossary of terms used in this memorandum is provided in Appendix A.

SECTION 1 – CARRIER AUTHORIZATION

8. A streamlined clearance process is one of the essential principles of the CSA program granted to low-risk clients of the CBSA. Low-risk clients must demonstrate that they are of good character, as well as compliant with the legislation and regulations administered by the CBSA. Therefore, clients who wish to participate in the CSA program must apply to and be authorized by the CBSA. The application and approval process for importers who wish to participate as a CSA client are explained in Memorandum D17-1-7, *Customs Self Assessment Program for Importers*. The following section of this memorandum describes the application and approval process for carriers who wish to transport goods that are reported to the CBSA under a CSA clearance option for authority to deliver.

9. There is no fee for applying to the CSA program. To obtain authorization as a CSA carrier, applicants must complete a two-part application. The parts are:

(a) **Part I**, which provides information to the CBSA to develop a client profile and assess the risk of the applicant.

(b) **Part II**, which provides information to the CBSA to demonstrate that company systems, books and records, audit trails, internal controls, policies and procedures are in place to support CSA requirements. This step is separate from Part I to avoid having clients invest in systems design or changes before the CBSA has evaluated their risk level.

Note: Once both parts are completed, a Summary of Program Requirements shall be issued and signed by the carrier. Additional information regarding the Summary of Program Requirements can be found in a later paragraph.

CSA APPLICATION, PART I

10. The first step to become authorized in the CSA program is completion of Form E647, *Customs Self Assessment Program Carrier Application – Part 1*. An electronic copy of this application is available on the CBSA Web site at **www.cbsa.gc.ca** under Publications and forms.

11. When completed, the application is to be signed by an authorized officer of the company and forwarded to the address listed on the application form. The completed application form is a protected document. Communication of information obtained by the CBSA is subject to section 107 of the *Customs Act*, the *Access to Information Act* and the *Privacy Act*.

12. When an application is received by the CBSA, it will be assigned to a Senior Program Officer (SPO) who will be the CSA contact point and provide ongoing guidance to the applicant throughout participation in the CSA program. Send Part 1 applications to:

Manager
CSA Carrier Compliance
55 Bay Street North, 6th Floor
Hamilton ON L8R 3P7
Canada

ELIGIBILITY CRITERIA

13. Carriers must meet the following requirements to be eligible for the CSA program.

(a) If the carrier is an individual, the carrier ordinarily resides in Canada or the United States or, if the carrier is a partnership, the carrier has at least one partner who is an individual who ordinarily resides in Canada or the United States;

(b) If the carrier is a corporation, cooperative or limited partnership, the carrier has its head office in Canada or the United States or operates a branch office in Canada or the United States;

(c) The carrier must be of good character;

(d) The carrier must be solvent;

(e) The carrier must have transported commercial goods to or from Canada at least once prior to the 90 days before the day on which the application was received;

(f) The carrier must post minimum security of $25,000, in accordance with the *Transportation of Goods Regulations*; and

(g) The carrier's books, records and business processes must have the internal controls necessary to permit the CBSA to determine if the carrier is in compliance with the Act and its Regulations.

Security Criterion

14. As stated in subsection 20(2.1) of the Act, the CSA carrier is liable for all duties and taxes, including those goods reported under a CSA clearance option for authority to deliver, until those goods are delivered to the place of business of the importer, owner or consignee. Given this liability for CSA shipments until proof of delivery is obtained, the applicant carrier must be a bonded carrier and must post security.

15. Carriers whose head office is located in Canada or the United States may apply for authorization as a CSA carrier. To be approved for the CSA program, carriers must have a unique CBSA carrier code, must be authorized to transport goods as a bonded carrier, and must have posted security of a minimum of CAN$25,000 before having applied to the program. Each legal entity or distinct operation must submit a separate carrier application. Where the carrier is a division of an entity that is applying to the CSA program for authorization as a CSA importer, the carrier division must apply separately for authorization as a CSA carrier. Carriers who do not have bonded status before applying for the CSA program must receive authorization to operate as a bonded carrier before their application will be reviewed. Information on obtaining bonded-carrier status with the CBSA is provided in Memoranda D3-1-1, *Policy Respecting the Importation and Transportation of Goods* and D1-7-1, *Posting Security for Transacting Bonded Operations*.

Transportation History Criterion

16. In order for the CBSA to assess the risk of the applicant, a carrier who applies for CSA approval must have transported commercial goods to or from Canada at least once during the 90 days before the day on which the application was received. Operating without a bonded CBSA carrier code during this period does not exclude the applicant from the CSA program. The carrier must ensure that all non-bonded carrier codes and business names under which they have operated are provided to the CBSA when they apply.

CARRIER RISK ASSESSMENT

17. Information requested on Part 1 of the CSA application is used by the CBSA to assess the risk of the carrier company that is applying, including divisions, terminals in Canada, the United States and Mexico, and warehouses that are owned or operated by the entity. Risk assessment focuses on conditions that might influence the illegitimate or unlawful entry of goods into Canada under the CSA program, or that could obstruct CBSA verification and audit activities. These conditions include, but are not limited to, the client's enforcement history with the CBSA, criminality, convictions of fraud and the past capability of the company to maintain proper books and records, provide accessibility of these records to border services officers, and the settlement of outstanding debts to the Crown.

18. As part of the risk assessment of a client, the CBSA may request a visit to the operations of the company to discuss or observe factors such as:

(a) security of the premises;

(b) internal controls;

(c) company policies such as the code of conduct and hiring practices; and

(d) training programs for transborder drivers and crew.

19. In cases where there are indications of possible risk within the operations of an applicant, or depending on a carrier's cross-border history, the CBSA may request additional information before final approval of an application.

20. The time frame for processing, completing and approving the carrier may vary from case to case, for reasons such as:

(a) the completeness of the submitted application;

(b) the complexity of the information submitted;

(c) the corporate structure of the entity;

(d) the number of warehouses and terminals operated by the carrier;

(e) the number of CBSA offices where the carrier has dealt with the CBSA; and

(f) the carrier's delays in submitting the required information or additional information requested/required by the CBSA.

Note: Applicants may contact their CSA SPO with any inquiries about the status of their application.

APPROVAL/DENIAL/WITHDRAWAL

Approval

21. When CSA applicants have met the requirements of the Part I risk assessment, they are informed in writing and invited to continue to Part II. This notification is not final approval to participate in the CSA program. Final approval for participation is obtained only when Part II of the application process is completed successfully and the Summary of Program Requirements is signed by the approved carrier and submitted to the CBSA.

Denial

22. When clients are denied participation in the CSA program, they are notified of the decision in writing. In accordance with section 107 of the Act, the letter of notification will be sent to the attention of an authorized officer of the company.

23. Given that the CSA risk assessment might reveal sensitive matters that could jeopardize the CBSA's protection and enforcement mandate, some details relating to the denial of a company may not be given to the applicant. Provisions of the *Access to Information Act* may provide an avenue for clients' formal requests for information to which they are entitled. Disclosure of personal information held by a government institution is regulated and protected by provisions of the *Privacy Act.*

24. When the reason for denial can be given to the applicant, it may be presented so that the company and the CBSA can evaluate whether corrective action could be taken. Should the application information change in a way that could influence the company's risk assessment, the client may reapply.

25. A carrier who has been denied approval for the CSA program can make a written submission to the Minister concerning the denial. A committee consisting of senior CBSA representatives on behalf of the Minister will review the carrier's case. The written submission should be sent to the following address:

Director
Trusted Traders Division
Pre-Border Programs Directorate
Programs Branch
150 Isabella Street, 4th Floor
Ottawa ON K1A 0L8
Canada

Withdrawal

26. Carriers wishing to withdraw their application from the CSA application process may do so at any time. They must inform the SPO assigned to their file in writing. Once the carrier has submitted the withdrawal, he or she will receive written confirmation of withdrawal from the CSA application process.

CSA APPLICATION, PART II

27. For Part II of the CSA approval process, the carrier is to complete Form E656, *Customs Self Assessment Program Carrier Application – Part II,* and forward a copy signed by an authorized officer of the company to the address listed on the form. The Form E656 and instructions for completion can be obtained by contacting the assigned SPO. The application is also available on the CBSA Web site under Publications and Forms.

28. The purpose of Part II is to ensure that the carrier's business systems and records will provide for and confirm the report of all goods imported into Canada, and the proof of their delivery or alternative discharge. The carrier must demonstrate the audit trails and internal controls related to the transportation of imported goods from the initial order, to the delivery of a shipment and payment of an invoice. In addition, as described in the *Transportation of Goods Regulations,* eligibility as a CSA carrier is subject to the availability of records to prove disposition of the cargo, in accordance with sections 18 and 20 of the Act.

29. Details about the specific systems requirements for the CSA program are provided in Part II of the application. These requirements include how the carrier's systems will:

(a) identify a CSA shipment (goods that are reported under a CSA clearance option for authorization to deliver);

(b) identify an authorized CSA importer;

(c) identify a registered driver;

(d) produce a list of goods authorized for delivery that were not delivered within 40 days, including in-bond goods;

(e) maintain a current list of owner-operators, terminals and warehouses; and

(f) identify a CSA customer (importer) in the customer profile section of the system.

30. In Part II of the CSA application process, the applicant carrier is required to describe his or her existing business flow for an international shipment from the time an order is booked to the delivery of the goods, and the final invoicing and receipt of payment for the service. Sample documents related to the carrier's business flow are also requested to support the description, examples of which might include bills of lading, waybills, invoices, customs control documents, equipment lists, equipment usage logs, and dispatch records. This information should be supplied no later than six months after notification that Part 1 of the client's application has been approved.

31. With Part II, the applicant carrier is also required to provide a list, in either paper or electronic format, of approximately 25 shipments isolating Canada-bound

international shipments from all other shipments. Carriers having only a 90-day history will be asked to provide a list of all Canada-bound international shipments. The following information is required.

(a) control number i.e. invoice or PRO number, trip number, order number;

(b) date of order or pickup and customer-delivery receipt;

(c) date of customer-delivery receipt;

(d) customer consignee or billing name and full address, including country;

(e) shipper name and full address, including country;

(f) pickup location – name, city and state;

(g) delivery location name and address, including country.

32. The carrier will be required to supply an all-inclusive, sequentially numbered listing of northbound, southbound and domestic shipments for a specified period to ensure system integrity.

33. The specific systems requirements and processes to support the CSA program, described in Part II of the application, must be shown to be in place before approval and must be operable before the CSA clearance process can be used. An authorized officer of the company must sign the application form, as certification that the information provided is true and complete.

34. The CSA-approved carrier is required to keep audit-trail records, relating to the transportation, report and delivery of goods in hard copy or electronic form for three years, plus the current year. A penalty, which may include removal from the CSA program, may apply for failure to maintain the required audit trails.

35. It is important to note that acceptance and approval of Part II of the application does not:

(a) signify certification of the client's business systems by the CBSA; or

(b) exempt the client from being subject to an Administrative Monetary Penalty (AMP) that might arise, if the CSA or CBSA requirements are not met.

36. Before final CSA authorization of the carrier, the CBSA reserves the right to request information, in addition to the details provided by the carrier in Part I and Part II of the application.

37. Carriers who misrepresent the facts or provide false information on the CSA application may be assessed a penalty, denied approval for, and/or removed from the CSA program. For additional information on CSA carrier suspension, removal and cancellation, see section called "CSA Carrier Suspension and Cancellation."

38. A Summary of Program Requirements will be provided to the approved carrier upon completion and approval of Part II. This summary provides reinforcement of the obligations necessary for successful participation in the CSA Program. The client will provide the CBSA with a signed acknowledgement of receipt of this summary. Once the signed Summary of Program Requirements is received, the CBSA will activate the carrier in the CBSA's Accelerated Commercial Release Operations Support System (ACROSS) and the carrier will be authorized to use the CSA clearance process.

39. The SPO will inform carriers who do not meet all the requirements of Part II of any recommended changes. If the carrier does not make changes based on these recommendations, the CBSA may ask the applicant to withdraw from the application process or may deny inclusion in the program. This does not preclude the carrier from re-applying, should the circumstances that led to a withdrawal or denial change, now making it possible for the carrier to be compliant with all the requirements.

TRANSFER OF CSA AUTHORIZATION

40. CSA authorization granted to a carrier that has successfully completed the CSA carrier application process is not transferable and cannot be sold, disposed of or acquired through amalgamation, change of legal personality or sale of business.

MONITORING

41. For a participant to maintain good standing in the CSA carrier program, the assigned SPO must monitor that participant regularly. This process will verify that each CSA-approved carrier is fulfilling all CSA obligations and determine if an action plan or direction is required.

42. The purpose of the monitoring process is to ensure that:

(a) all CSA obligations have been met under Section 32(2)*(b)* of the Act and all relevant regulations;

(b) the approved CSA client is knowledgeable about the operational requirements of the program;

(c) an action plan will be implemented, if required;

(d) any existing action plans are evaluated;

(e) any warranted Administrative Monetary Penalties (AMP) for non-compliance are issued, if required;

(f) continued participation or removal from the program can be determined; and

(g) the client remains low risk.

Note: The Administrative Monetary Penalties specific to the requirements of a CSA carrier can be found on the CBSA Web site at **www.cbsa.gc.ca**. CSA carriers are not exempt from other generic penalties that may also apply.

CSA-APPROVED CARRIER OBLIGATIONS

43. CSA participation requires ongoing communication and updates of data between the approved carrier and the assigned SPO. Using the parameters agreed upon by the client and the SPO during Part II of the CSA application process, updates of these lists, or nil reports will be supplied to the assigned SPO in the applicable format. The CSA carrier is required to inform the SPO of changes to information provided in the application within 15 days after the change. See Appendix F for a table of exceptions to the 15-day time frame.

44. Approved carriers are required to submit information as described in the section called "Goods Not Delivered" of this document, for any shipment not delivered within 40 days of receiving **authority to deliver** or being **in bond**. The assigned SPO should be notified in writing immediately. This obligation applies whether the CSA program or any other reporting process was used.

CSA CARRIER SUSPENSION AND CANCELLATION

45. The CBSA may suspend or cancel a CSA authorization if:

(a) the authorization has been obtained on the basis of false or misleading information;

(b) the CSA carrier no longer meets the requirements under subsection 10.5(1) of the *Accounting for Imported Goods and Payment of Duties Regulations*;

(c) the CSA carrier becomes insolvent; or

(d) the CSA carrier so requests.

46. If the CBSA decides to suspend or cancel a CSA authorization, the CBSA must:

(a) give a written notice to the CSA carrier that sets out the reasons for the decision; and

(b) give the CSA carrier the opportunity to make written appeal concerning the decision.

47. Written appeals must be submitted within 90 days of the date of suspension to:

Director
Trusted Traders Division
Pre-Border Programs Directorate
Programs Branch
150 Isabella Street, 4th Floor
Ottawa ON K1A 0L8
Canada

48. The suspension or cancellation of a CSA authorization is effective on either:

(a) the day on which the notice is received; or

(b) the 15th day after the day on which the notice is sent by mail or courier or delivered by hand.

CSA CARRIERS – PARTICIPANTS LISTING

49. As a service to our clients, the CBSA publishes a listing of carriers approved to the CSA program on the CBSA Web site under Programs and Services, Smoother Border Clearance, Customs Self Assessment Program, Carriers, and then CSA Approved Carriers.

50. The carriers listed are those who have agreed to have their company name posted on the CBSA Web site. Therefore, that list may not include all CSA-approved carriers.

SECTION 2 – REPORTING

GENERAL INFORMATION

51. While the obligation to report goods under section 12 of the Act is not altered under the CSA program, the related specific reporting requirements are changed to support the streamlined CSA clearance process. CSA clearance is used to request the authority to deliver eligible commercial goods that are imported by an importer who is authorized under the CSA program.

52. A distinctive feature of the CSA environment is that cargo documents are not required to clear CSA shipments. However, when requested by a border services officer, the reporting CSA carrier must provide satisfactory evidence concerning the discharge of goods imported into Canada. The CSA carrier is required to have the records, systems, audit trails and linkages in place to support the CSA process.

53. Carriers and importers who are authorized under the CSA program have demonstrated that they are low-risk clients. To validate their authorization, the following information is required under CSA clearance:

(a) the CSA **carrier's identification** by presentation of that carrier's four-character carrier code in approved bar-code format;

(b) the CSA **importer's identification** by presentation of that importer's 15-digit business number (BN) in approved bar-code format; and

(c) the registered driver's identification number in highway mode.

54. The intent of CSA clearance is to facilitate the direct delivery of eligible goods to the importer, owner or consignee, and the focus is on frontier reporting and processing at the Primary Inspection Line (PIL).

55. Given that interim accounting is not required as a condition for release in the CSA environment, a release package is not required for goods reported under CSA clearance. Nevertheless, the CSA carrier is required to have supporting transportation documents on hand at the time of

report. These documents are not required for presentation, unless requested by a border services officer to confirm information such as:

(a) a general description of the goods;

(b) the place of loading;

(c) the number of pieces and their weight; or

(d) the name and address of the consignee.

56. Given that some goods may not be eligible for CSA clearance (e.g. subject to Other Government Department (OGD) requirements or shipped to Canada from outside the United States or Mexico), the importer is advised to have a process in place to inform the CSA carrier in writing or electronically which goods will be reported under CSA. The option used to report goods to the CBSA affects the related reporting requirements and the liability of the carrier.

57. Goods that are not eligible for CSA clearance must be reported to the CBSA using an alternate release option or move inland in bond. The requirements for these reporting options are not changed as a result of the importer being authorized under the CSA program, except that appraisal quality (AQ) invoice data does not have to be presented unless required by an OGD or requested by a border services officer. If a border services officer requests the AQ, the client is required to present a paper copy and cannot transmit the AQ electronically.

58. The carrier must provide CSA importers, or their designated broker(s), with a report providing sufficient information to facilitate the importers' accounting obligations to the CBSA. The carrier, at the final destination, must obtain proof of delivery to close the contract to deliver the shipment.

BORDER VERIFICATION

59. The CBSA continues to reserve the right to examine shipments and conveyances that enter Canada. Occasionally, the CBSA may refer a CSA shipment for verification activities such as:

(a) documentation review;

(b) contraband examination;

(c) cab check; or

(d) random examinations.

Documentation Review

60. Documentation reviews may be performed by the CBSA before CSA goods receive authority to deliver to verify the eligibility of the goods reported under a CSA clearance option. The CBSA may put the request to the CSA carrier or the CSA importer. The documentation review is intended to verify whether the goods reported under the CSA program are prohibited, controlled or regulated, and whether the goods were shipped to Canada from the United States or from Mexico, are imported by an approved importer and are destined for an approved consignee location. Examples of the types of documents that might be requested for review are the bill of lading, the carrier pro-bill or shipping manifests.

61. To assess risk for admissibility or eligibility for CSA clearance, the following types of information might be requested:

(a) a description of the goods;

(b) the quantity (number, volume or weight as circumstances dictate);

(c) the place where goods were loaded onto the conveyance;

(d) the name and address of the consignee; and/or

(e) the name and address of the shipper/vendor.

62. When the carrier fails to provide the information requested by a border services officer to make a determination for admissibility or CSA eligibility, an alternate method of report must be made and a penalty may apply.

63. The following subsections of this memorandum describe the requirements of the CSA clearance options used to report goods for "authority to deliver" before release.

REPORTING REQUIREMENTS

64. Goods that enter Canada are reported to the CBSA for authority to deliver. The report may be provided by Electronic Data Interchange (EDI) or paper format. When the report is provided in paper format, the CSA reporting requirements are minimal. Presentation of a cargo control document is not required when goods are reported under CSA clearance.

65. Under CSA clearance, presentation of the CSA-approved carrier's bar code together with the CSA-approved importer's bar code, either individually or on a lead sheet, represents a written report of CSA goods. Failure to report goods under CSA clearance using the required bar codes may result in a penalty. Appendix D of this memorandum provides information on the non-EDI bar code CSA specifications and testing requirements. Bar code testing is mandatory in Part II of the application process. The bar-code specifications for EDI carriers are in Appendix E.

PAPER REPORTING

Highway (Service Option (SO) 497)

66. Goods entering Canada by highway must be reported to the CBSA for authority to deliver at the first point of arrival (FPOA). Goods travelling on an air transport document and travelling to Canada by truck ("flying trucks"), must meet the same requirements for CSA clearance (CSA importer, CSA carrier, FAST/CDRP driver) at the first point of arrival – CSA clearance cannot be requested inland.

Data Requirements

67. Bar codes must be scanned in the formats indicated under each service option. For information regarding EDI arrival for highway carriers, please refer to paragraph entitled Highway (SO 539 and 547).

Single CSA Importer – Single CSA Shipment

68. The following mandatory information is required for the Authority to deliver eligible goods under Service Option (SO) 497, CSA Highway Paper:

Reporting requirements:

(a) CSA carrier code bar code

(b) CSA importer BN bar code

(c) Driver registration card

Single CSA Importer – Multiple CSA Shipments

69. Where a carrier has more than one shipment aboard a conveyance for the same approved importer, only one bar code is required for that importer's BN. The reporting requirements for goods going to a single importer are the same, whether there is one or multiple CSA shipments in the conveyance for that importer.

Reporting requirements:

(a) CSA carrier code bar code

(b) CSA importer BN bar code

(c) Driver registration card

Multiple CSA Importers – Multiple CSA Shipments

70. Where a CSA carrier has CSA shipments for multiple importers in the same conveyance, a separate BN bar code is required for each CSA importer at the time of report. The carrier bar code and the driver registration card need be presented once only. For example:

Reporting requirements:

(a) CSA carrier code bar code

(b) CSA importer #1BN bar code

(c) CSA importer #2 BN bar code

(d) CSA importer #3 BN bar code

(e) Driver registration card

Note: Each importer will be processed as a separate passage.

Mixed Loads (CSA with Non-CSA)

71. A conveyance that contains goods for CSA clearance may also include goods that are not eligible for CSA clearance. In this case, the fundamental requirements for goods that are reported under CSA clearance – CSA carrier, CSA importer, registered driver – are not waived.

72. Goods aboard a conveyance that are ineligible for CSA clearance are to be reported using an existing alternative release option (i.e. PARS, RMD), following the requirements of that option.

73. In the CSA environment, one feature affecting alternative non-CSA release options is that AQ invoice information is not required, unless there is a specific OGD requirement for release. While an AQ invoice is not required, other documentation required as part of a particular release package remains unchanged, for example, a cargo control document, commercial invoice, transaction number, permits, certificates. This only pertains to shipments for CSA-approved importers. If a border services officer requests the AQ, the client is required to present paper and cannot transmit the AQ electronically.

Use of a Secondary CSA Carrier

74. Where the primary authorized CSA carrier subcontracts another authorized CSA carrier to report goods under CSA clearance, the carrier code of the secondary CSA carrier is also required in bar-code format, in addition to the carrier code of the primary CSA carrier.

Reporting requirements:

(a) CSA primary carrier code bar code

(b) CSA importer BN bar code

(c) Driver registration card

(d) CSA secondary carrier code bar code

(e) Letter of authorization

Tracking Shipments

75. Carriers having Release Notification System (RNS) capability may trace their shipments transported into Canada, through RNS by providing a cargo control number (CCN), which is also referred to as a transport document number (TDN), as a shipment identifier. Where provided, the shipment identifier must be in bar-code format and a separate bar-code number is required for each shipment for which the carrier requires an RNS message. When CSA carriers present a bar code shipment identifier at the time of report, they will receive an **authority to deliver** message for each shipment reported under CSA clearance.

76. The number used as a shipment identifier is to be unique for three years, plus the current year, and consist of no more than 25 characters with the first four characters being the carrier code of the authorized CSA carrier. Given that the carrier code of the CSA carrier is included as the first four characters of the bar code of the CCN/TDN, a separate carrier bar code is not required. To receive the RNS message **authority to deliver** for individual shipments, the following must be provided in the format noted below:

Reporting requirements:

(a) CCN/TDN including CSA carrier code

(b) CSA importer BN bar code

(c) Driver registration card

77. Where shipments for more than one CSA importer are reported under CSA clearance, the presentation of CCN/TDN identification numbers should be grouped by CSA importer numbers. The CADEX system produces a Notification of Release Report, using the transaction number as a key field clients need to remember. They will not receive notification of release for CSA shipments, as the key field for identification of the release is the CCN/TDN. The only system that reports the CSA shipment status is the RNS.

78. Where the CSA carrier chooses to include the CCN/TDN information, a CSA reference may be included in the bar code as a means of distinguishing CSA and non-CSA reports. Where the bars for CSA are included in the bar code, they constitute part of the 25 allowable characters, and the word CSA may also be printed on the bar code. For example:

XXXXCSA890123456789012345

Carrier Code assigned	CSA Reference	Remaining carrier CNN/TDN characters

79. It should be noted that the CSA carrier **must not** use a PARS bar code for CSA shipments.

Facilitated Clearance at PIL

Service Option (SO) Code

80. To facilitate clearance of the CSA shipment, the CSA reporting carrier has the option of presenting the CSA service option code, **00497** (five digits with leading zeros required), in bar-code format on the lead sheet, as part of the information to be scanned into ACROSS at the time of report. Where the CSA carrier does not provide the service option code, a border services officer will input the code at PIL. Where the carrier provides the service option, it should be the first bar code presented:

Reporting requirements with SO:

(a) Service option bar code (00497)

(b) CSA carrier code bar code

(c) CSA importer BN bar code

(d) Driver registration card

Means of Presenting Bar Codes

81. While not a mandatory requirement, it is suggested that the use of a lead sheet with the appropriate bar codes attached will facilitate processing at the PIL. Other means of presenting the bar-code information could be by having laminated bar codes or having the bar-code information printed on commercial documents carried by the driver. The CSA lead sheet is used to report goods for authority to deliver. Regardless of which option is used, a CSA identifier is to be used.

Examination of Freight

82. Examination of highway mode freight may occur at the frontier, or inland at the carrier's sufferance warehouse in the case of mixed loads. In all cases, the CBSA determines when an examination is necessary and where it will be conducted. At the final destination, the carrier will obtain a proof of delivery to close the contract to deliver the shipment.

Passage History

83. The CSA clearance process is based on pre-approval of the importer, carrier and driver. The status of each of these participants is captured in ACROSS for validation. When a carrier arrives at the border and reports goods for **authority to deliver**, the CSA clearance process requires that the status of each participant be validated. Upon validation that all three participants are authorized, the goods are **authorized for delivery**.

84. In the CSA paper-highway scenario, cargo information is not required or captured. Instead, a passage history is captured for each cross-border report of goods under CSA clearance. This report consists of the carrier code, importer BN, driver registration number, date, time, and CBSA port of entry into Canada.

85. Given that real-time automated support is required to validate the status of the importer, carrier and driver before goods are authorized for delivery, and to capture the passage history, CSA clearance is not available at CBSA non-terminal offices (NTOs) or inland.

86. Bar codes must be scanned in the formats indicated under each service option. For information regarding EDI arrival for highway carriers, please see paragraph 106.

Air, Rail, Marine (SO 521)

Data Requirements

87. CSA clearance is available for eligible goods when entering Canada by authorized CSA air, rail or marine carriers. The reporting process and requirements for these modes are similar to highway mode. The following information is required in bar-code format:

Minimum reporting requirements:

(a) TDN or CCN including CSA carrier code bar code

(b) CSA importer BN bar code

(c) A cargo control document is not needed.

(d) Single CSA Importer – Single CSA Shipment

88. The following mandatory information is required for the **authority to deliver** for CSA-eligible goods under Service Option (SO) 521, CSA Air, Rail, Marine paper:

Reporting requirements:

(a) TDN or CCN including CSA carrier code bar code

(b) CSA importer BN bar code

Single CSA Importer – Multiple CSA Shipments

89. Where a CSA importer has more than one shipment aboard a conveyance for CSA clearance, only one bar code for that importer's BN is required. The reporting requirements for goods going to a single importer are the same, whether there is one or multiple CSA shipments in the conveyance for that importer.

Reporting requirements:

(a) TDN or CCN including CSA carrier code bar code

(b) CSA importer BN bar code

Multiple CSA Importers – Multiple CSA Shipments

90. Where a CSA carrier has CSA shipments for multiple importers in the same conveyance, a separate BN bar code is required for each CSA importer at the time of report. The carrier bar code need be presented once only. For example:

Reporting requirements:

(a) TDN or CCN including CSA carrier code bar code

(b) CSA importer #1 bar code

(c) CSA importer #2 bar code

(d) CSA importer #3 Bar code

Each importer will be processed as a separate passage.

Mixed Loads (CSA with Non-CSA – Less than Truckload)

91. A conveyance that contains goods for CSA clearance may also include goods that are not eligible for CSA clearance. In this case, the fundamental requirements for goods that are reported under CSA clearance – CSA carrier, CSA importer – are not waived.

92. Goods aboard a conveyance that are not eligible for CSA clearance are to be reported using an existing alternative release option, following the requirements of that option.

93. In the CSA environment, one feature affecting alternative non-CSA release options is that AQ invoice information is not required, unless there is a specific OGD requirement for release. Where an AQ invoice is not required, other documentation requirements as part of a particular release package remain unchanged, for example a cargo control document, commercial invoice, transaction number, permits, certificates.

Use of a Secondary Carrier

94. Should the authorized CSA carrier use another CSA carrier to transport goods into Canada using CSA clearance, the bar-coded carrier code of the secondary carrier is mandatory. In this case, the mandatory bar codes are:

Minimum reporting requirements:

(a) TDN or CCN including carrier code of the primary CSA carrier

(b) CSA importer BN bar code

(c) Carrier code of secondary CSA carrier

95. Crew members are subject to the normal reporting requirements of the mode by which they enter Canada. However, crews do not have to be authorized under the Commercial Driver Registration Program (CDRP) as a condition for reporting goods under CSA clearance for **authority to deliver**.

Tracking Shipments

96. Carriers having RNS capability may trace their shipments transported into Canada, through RNS by providing a CCN, also referred to as a TDN, as a shipment identifier. Where provided, the shipment identifier must be in bar-code format and a separate bar-code number is required for each shipment for which the carrier requires an RNS message. When CSA carriers present a bar-code shipment identifier at the time of report, they will receive an **authority to deliver** message for each shipment reported under CSA clearance.

97. The number used as a shipment identifier is to be unique for three years, plus the current year, and consist of no more than 25 characters with the first four characters being the carrier code of the authorized CSA carrier. Given that the carrier code of the CSA carrier is included as the first four characters of the bar code of the CCN/TDN, a separate carrier bar code is not required. To receive the RNS message **authority to deliver** for individual shipments, the following must be provided in the format noted below:

Reporting requirements:

(a) CCN/TDN including CSA carrier code

(b) CSA importer bar code

98. Where shipments for more than one CSA importer are reported under CSA clearance, the presentation of CCN/TDN identification numbers should be grouped by CSA importer numbers. Given that a transaction number is not captured, the RNS message is not transmitted to CADEX participants.

Facilitated Clearance at PIL

Means of Presenting Bar Codes

99. To facilitate processing by the CBSA, it is advisable, but not mandatory, to submit the bar-code information on a CSA lead sheet. Where the carrier has prepared cargo control documents (CCDs) for CSA shipments aboard the conveyance, the CCDs may also be attached to the bar-code information and/or lead sheet. An optional bar code to identify the service option (**00521** – five digits with leading zeros) may be provided by the carrier to expedite the CSA clearance process.

Reporting requirements with service option:

(a) Service option bar code (00521)

(b) TDN or CCN including CSA carrier code

(c) CSA importer BN bar code

100. When the bar-code information is presented to the CBSA, it is input into ACROSS and the border services officer will render a decision either to **authorize delivery** of the goods or to refer the shipment. Where a TDN or CCN is presented and the goods are authorized for delivery, an RNS message will be generated to the carrier. Given that a transaction number is not presented at time of report, the importer will not receive the message via the CADEX Notification of Release Report.

101. The CSA bar-code report, including the three mandatory data elements, is presented to the CBSA at the following places, according to mode:

(a) CSA air courier – At destination airport

(b) CSA air – At first point of arrival (first airport of landing)

(c) CSA rail – At the first CBSA office where rail service is provided, otherwise at first point of arrival

(d) CSA marine, for laker and coastal marine traffic from the United States – First point of arrival

Examination of Freight

102. Examination of air mode freight occurs at the air carrier's sufferance warehouse. In all cases, the CBSA determines when an examination is necessary and where it will be conducted. The carrier, at the final destination, will obtain proof of delivery to close the contract to deliver the shipment.

Passage History

103. The CSA clearance process in non-highway modes is based on pre-approval of the importer and carrier. The status of each of these participants is captured in ACROSS for validation. When a carrier arrives and reports goods for **authority to deliver**, the CSA clearance process requires the status of each participant to be validated. Upon validation that all participants are authorized, the goods are **authorized for delivery**.

104. Given that real-time automated support is required to validate the status of the importer and carrier before goods are **authorized for delivery**, and to capture passage history, CSA clearance is not available at CBSA non-terminal offices (NTOs) or inland.

ELECTRONIC DATA INTERCHANGE (EDI)

105. All EDI carriers must transmit cargo and conveyance reports according to the time frames established by the mode of transport.

106. As with all CSA clearance options, where the conveyance contains goods that are reported to the CBSA for **authority to deliver**, the carrier and the importer must be authorized CSA clients.

107. CSA-approved carriers may transmit their report to the CBSA for **authorization to deliver** CSA eligible goods by EDI. Refer to the CSA Participants Requirements Document (PRD) for Carriers, a chapter of the Electronic Commerce Client Requirements Document (ECCRD) for information about the required data elements, EDI message maps and code tables. The CSA PRD for Carriers, a chapter of the ECCRD is available by contacting the CBSA Electronic Commerce Unit at **1-888-957-7224**.

Highway (SO 539 and 547)

108. Transmission of EDI highway cargo and conveyance reports must be received and processed by the CBSA at least **one hour** before reaching the FPOA. EDI highway cargo and conveyance reports may be presented up to 30 days before arrival. However, if the cargo is not used after 30 days, the cargo data must either be resubmitted, or cancelled by the carrier.

109. Highway carriers using EDI to submit reporting information to the CBSA, must transmit two interrelated reports:

(a) the EDI Highway Cargo Report A8A, (539 – individual shipment details), and

(b) the EDI Highway Conveyance Report A9 (547 – which links all individual shipments for each passage into Canada).

Cargo Report (Pre-arrival)

110. The EDI highway cargo report A8A provides details for each shipment on the conveyance, and consists of information similar to the hard copy Form A8A, *Cargo Control Document,* with the addition of CSA specific elements such as the BN of the authorized CSA importer. A complete list of data elements required to be transmitted to the CBSA as part of the EDI cargo report can be found in the chapter of the ECCRD, CSA PRD for Carriers message maps.

Conveyance Report (Pre-arrival)

111. The conveyance report not only provides details about the conveyance itself, but is also used to list all related cargo. See Appendix G for a table demonstrating how the A8A *Cargo Reports* link to the A9 *Highway Conveyance Report.*

112. In the EDI environment, at least one cargo report number must be listed on the related conveyance report. A maximum of 999 cargo report numbers can be listed on a single conveyance report. If even one cargo report related to the conveyance report contains a discrepancy, the entire conveyance report will be rejected.

Border Report

113. When the corresponding cargo and conveyance reports have been transmitted using EDI and accepted by the CBSA, it is mandatory that the driver provide the following information in bar-code format at the PIL when the conveyance arrives at the border:

Reporting requirements:

(a) Service option 547

(b) Conveyance report number including the carrier code

(c) Driver registration card

114. The conveyance report number is to be the same as the conveyance number used to identify the EDI conveyance report with the carrier code as the first four characters.

Mixed Loads (Less Than Truckload)

115. An authorized EDI CSA carrier may report all goods aboard a conveyance electronically. Non-CSA goods that are not released at the FPOA may proceed to a licensed special operating (SO) warehouse or another sufferance warehouse pending release. The carrier is not required to have CSA goods aboard the conveyance to benefit from the inland movement to the SO warehouse.

116. Authorized CSA EDI carriers may apply for a type SO sufferance warehouse licence for EDI freight. Information on applying for a type SO warehouse licence can be found in Memorandum D4-1-4, *Customs Sufferance Warehouses*. The approval of a SO warehouse licence is dependent on regional operational requirements in that region.

117. Where a conveyance arrives at the PIL and contains a shipment for which a PARS report is in an invalid status (commonly referred to as "failed PARS"), that shipment may, at the carrier's request, be allowed to proceed to the carrier's SO warehouse. Although no further documentation is required, the CBSA must make a manual port code change at the frontier for the conveyance to proceed.

Note: The carrier must make a written request for destination port code change before the change is made.

118. Non-CSA goods not released at the FPOA must be electronically arrived at the SO warehouse. Upon receipt of an RNS message, the goods may be delivered. Should a shipment be referred for examination, the goods must be backhauled to the highway sufferance warehouse or other designated facility. Goods that are authorized for delivery at the frontier CBSA office may be delivered en route to the CSA carrier's SO warehouse.

Use of a Secondary Carrier

119. When primary CSA carriers use a secondary carrier to transport goods on their behalf, the carrier code of the secondary carrier is also required in bar-code format. All other rules pertaining to secondary carriers apply.

120. For an overview of EDI scenarios, refer to Appendix B.

Tracking Shipments

121. Carriers having RNS capability may trace their shipments transported into Canada, through RNS by providing a CCN, which is also referred to as a TDN, as a shipment identifier. Where provided, the shipment identifier must be in bar-code format. A separate bar-code number is required for each shipment for which the carrier requires an RNS message.

122. When CSA carriers present a bar-code shipment identifier at the time of report, they will receive an **authorized for delivery** message for each shipment reported under CSA clearance.

123. The number used as a shipment identifier is to be unique for three years, plus the current year, and consist of no more than 25 characters with the first four characters being the carrier code of the authorized CSA carrier. Given that the carrier code of the CSA carrier is included as the first four characters of the bar code of the CCN/TDN, a separate carrier bar code is not required. To receive the RNS message **authority to deliver** for individual shipments, the following must be provided in the format noted below:

Reporting requirements:

(a) CCN/TDN including CSA carrier code

(b) CSA importer bar code

(c) Driver registration card

124. Where shipments for more than one CSA importer are reported under CSA clearance, the presentation of CCN/TDN identification numbers should be grouped by CSA importer numbers. Given that a transaction number is not captured, the RNS message is not transmitted to CADEX participants.

Facilitated Clearance at PIL

Means of Presenting Bar codes

125. It is mandatory to submit the bar-code information on a CSA lead sheet. The CSA lead sheet must be approved by a CBSA SPO before CSA approval.

Examination of Freight

126. If an examination is required at the FPOA, the carrier will not be allowed to proceed inland until the examination has been completed.

Passage History

127. The CSA clearance process is based on pre-approval of the importer, carrier and driver. The status of each of these participants is captured in ACROSS for validation. When a carrier arrives at the border and reports goods for **authority to deliver**, the CSA clearance process requires the status of each participant to be validated. Upon validation that all three participants are authorized, the goods are **authorized for delivery**.

128. Given that real-time automated support is required to validate the status of the importer, carrier and driver before goods are authorized for delivery, and to capture passage history, CSA clearance is not available at CBSA NTOs or inland.

Systems Outages

CBSA Unplanned Outage

129. If the CBSA experiences an outage at the time of an EDI carrier arrival, the border services officer will review paper bills of the cargo on board to determine if an examination is required. The border services officer will keep the conveyance bar code and a copy of the driver's registration. If no examination is required, the driver will be authorized to deliver the goods. When the system returns, the border services officer at the frontier will scan the conveyance bar code into the system.

130. If the driver has a copy of the conveyance bar code, the driver should indicate "CBSA SYSTEM DOWN AT TIME OF REPORT."

131. The *CBSA System Outage Contingency Plan – Highway Mode* sets out the procedures for importing commercial goods in the event of a full CBSA system outage in the highway mode. This contingency plan can be found on the CBSA website at: **www.cbsa.gc.ca/publications**.

CBSA Planned Outage

132. The CBSA will advise EDI participants when a planned outage is scheduled. Carriers requiring additional information should contact the Electronic Commerce Unit hotline at **1-888-957-7224**.

Carrier Outage

133. In most cases, the carrier will have a planned outage and be prepared to revert to paper reporting. However, on occasion, carriers will experience an outage beyond their control (e.g. virus shut-down, weather). Carriers are required to revert to paper as soon as they are aware of transmission problems. The following provides guidance for situations that may arise due to the carrier's system experiencing an outage.

Carrier Transmitted all Data Before Outage

134. In cases where the carrier has successfully transmitted all data (cargo – 539 linked to appropriate conveyances – 547) and received acknowledgements before the outage, the CBSA will be able to process the driver at the border as EDI.

Carrier Transmitted Partial Data Before Outage

135. In cases where the carrier's partial or complete cargo data (539) and not the conveyance (547) data were transmitted to the CBSA, the driver must report the cargo and conveyance manually by presenting a bar-code consist list, along with supporting documents (e.g. A8A, bills of lading).

In-bond Cargo During Carrier Outage

136. Carriers will be required to submit handwritten manifests for in-bond cargo during a carrier outage. The carrier will be required to indicate the letters "EDI" on the manifest with an additional message such as "CARRIER OUTAGE". No penalty will be issued if presented without a bar code in this case, but the cargo number must be the same as the one reported before the outage. The importer will then be able to submit a paper RMD to obtain release of the cargo.

Air and Marine (SO 513)

137. CSA-authorized carriers in air and marine modes may use the RNS EDI arrival message both to effect CSA clearance and to "arrive" the shipment via EDI. In air mode, the transmission of EDI cargo and conveyance reports must be received and processed by the CBSA once the plane is "wheels up." In marine mode, the transmission of EDI cargo and conveyance reports must be received and processed by the CBSA a minimum of 24 hours before reaching the first point of arrival. EDI cargo and conveyance reports may be presented up to 30 days before arrival. However, if the cargo is not used after 30 days, the cargo data must either be resubmitted or cancelled by the carrier.

138. The RNS arrival message includes:

(a) CSA importer BN;

(b) CCN (including a CSA carrier code);

(c) Release office; and

(d) Warehouse office.

139. Periodically, these requests for CSA clearance will be subject to a random documentation review whereby the carrier will be required to provide a copy of the commercial documentation (bill of lading/manifest) to effect clearance. Otherwise, an **authority to deliver** message will be returned.

140. For example, once an aircraft is "wheels up," the carrier transmits the CSA arrival message. The system processes the request and returns a reject, refer or "**authority to deliver**" message to the participant.

141. As a transaction number is not transmitted with the request, CADEX participants will not receive electronic notification of goods authorized for delivery. For additional information about the CSA RNS arrival message, refer to the CSA PRD for Carriers, a chapter of the ECCRD. The CSA PRD for Carriers is available by contacting the CBSA Electronic Commerce Unit at **1-888-957-7224**.

142. Details of the EDI 931 arrival option can be found in section 2.8 of the CSA PRD for Carriers, a chapter of the ECCRD.

Rail (SO 505)

143. Where a rail carrier transports goods reported under CSA clearance into Canada, the goods may be reported

using the CSA non-highway paper option (521). Alternatively, EDI rail carriers may report the goods under CSA clearance for automated authority to deliver (SO 505) by using EDI transmission as described in Memorandum D3-6-6, *Rail Cargo – Import Movements*. For information about the CSA EDI requirements and message maps, refer to the CSA PRD for Carriers, a chapter of the ECCRD including Appendix B, EDI Message Maps and Code Tables. Transmission of the cargo information for CSA goods is the same as for non-CSA goods with the exception of the following two record formats:

(a) the addition of code M5 as a qualifier specific to CSA goods that are imported by a CSA-authorized importer; and

(b) the addition of the CSA importer's BN where CSA goods are reported.

144. Where rail shipments of CSA goods have arrived, the transmitted RNS message is linked to the CCN or TDN of the CSA shipment and will read, **authority to deliver**, when the goods are not referred for examination.

Tracking Shipments

145. Carriers having RNS capability may trace their shipments transported into Canada, through RNS by providing a CCN, which is also referred to as a TDN, as a shipment identifier. Where provided, the shipment identifier must be in bar-code format. A separate bar-code number is required for each shipment for which the carrier requires an RNS message. When CSA carriers present a bar-code shipment identifier at the time of report, they will receive an **authority to deliver** message for each shipment reported under CSA clearance.

146. The number used as a shipment identifier is to be unique for three years, and consist of no more than 25 characters with the first four characters being the carrier code of the authorized CSA carrier. Given that the carrier code of the CSA carrier is included as the first four characters of the bar code of the CCN/TDN, a separate carrier bar code is not required. To receive the RNS message **authority to deliver** for individual shipments, the following must be provided in the format noted below:

Reporting requirements:

(a) CCN/TDN including CSA carrier code

(b) CSA importer bar code

147. Where shipments for more than one CSA importer are reported under CSA clearance, the presentation of CCN/TDN identification numbers should be grouped by CSA importer numbers.

Facilitated Clearance at PIL

Examination of Freight

148. If an examination is required at the FPOA, the CSA carrier will not be allowed to proceed inland until the examination has been completed.

149. Examination of air mode freight occurs at the air carrier's sufferance warehouse. In all cases, the CBSA determines when an examination is necessary and where it will be conducted.

Passage History

150. The CSA clearance process in non-highway modes is based on pre-approval of the importer and carrier. The status of each of these participants is captured in ACROSS for validation. When a CSA carrier arrives and reports goods for **authority to deliver**, the CSA clearance process requires the status of each participant to be validated. Upon validation that all participants are authorized, the goods are **authorized for delivery**.

151. Given that real-time automated support is required to validate the status of the importer and carrier before goods are **authorized to deliver**, and to capture passage history, CSA clearance is not available at CBSA NTOs.

COMBINED EDI AND PAPER REPORTING

152. Carriers may, on occasion, be required to report goods via both paper and EDI. This situation occurs most frequently in highway mode.

HIGHWAY

153. The driver must present a paper manifest to the CBSA to report cargo in the event that the (539) cargo is not electronically linked to a (547) conveyance.

154. For all paper processes, the driver will make the initial declaration at the PIL, then report inside to the CBSA office and present the EDI lead sheet and the paper release requests. The CBSA will first process the conveyance bar code, then the paper release requests (e.g. E29B, OIC, Value Included Entries, ETA).

155. This manner of reporting must be at the primary office, not at the PIL booth. Paper manifests may not be presented at the PIL.

156. A mix of non-CSA shipments reported by EDI may use the process above in addition to presenting paper lead sheets for CSA (SO497). It is at the officer's discretion to process both the electronic record of EDI shipments and the paper report of CSA shipments at the PIL. Should the border services officer determine that the processing of both types of clearances at the PIL would take too long; the driver will be referred to the front counter at the frontier office.

SECTION 3 – TRANSPORTATION OF GOODS

157. To transport goods into Canada that are reported to the CBSA under CSA clearance, the carrier must hold an authorization issued by the CBSA. Details on how to apply for authorization as a CSA carrier are provided in Section 1 of this memorandum.

158. Under the CSA program, the requirement to report goods to the CBSA in accordance with section 12 of the Act does not change. A fundamental feature of the CSA program, however, is that once CSA eligible goods are reported, they are authorized for delivery by the CBSA, and may be delivered directly to the place of business of the importer, owner or consignee **before** release occurs. Release of goods authorized for delivery, as described under subsection 2(1) of the Act means, "**to receive the goods at the place of business of the importer, owner or consignee**." Intermediary locations, as designated by the CSA importer, constitute a consignee. Release will occur at these locations and the release date will be the date the goods were received at the intermediary location. The consignee is required to provide Proof of Delivery to the carrier.

AUTHORITY TO DELIVER

159. The legislative keystone of the CSA program is subsection 32(2)*(b)* of the Act, which allows for the release of goods before accounting, when those goods have been authorized for delivery to, and have been received at, the place of business of the importer, owner or consignee.

160. The influence of subsections 32(2)*(b)* and 2(1) of the Act is that the CSA importer **is not** required to provide accounting or interim accounting for the release of imported goods authorized for delivery. Instead, goods are reported using minimal requirements, and release is effected by the receipt of the goods at the place of business of the importer, owner or consignee.

161. Under the CSA program, given that the release of goods does not occur until those goods are received, the carrier is notified at the time of report that the goods are authorized for delivery to the importer, owner or consignee. Subsection 19(1.1) of the Act provides authority for the carrier to deliver goods or cause them to be delivered before release, provided that the goods are authorized for delivery to a place of business of the importer, owner or consignee.

162. The status of a shipment authorized for delivery is like an in-bond movement and the carrier who reports goods, which have not been released, is liable for the payment of duties and taxes. In accordance with subsection 20(2.1) of the Act, the carrier's liability for duties is not removed unless the goods authorized for delivery are:

(a) destroyed while being transported;

(b) received in a CBSA office, bonded warehouse or duty free shop;

(c) designated as ships' stores by regulations made under paragraph 99*(g)* of the *Customs Tariff*, received on board a conveyance of a class prescribed under that paragraph for use on the conveyance in accordance with regulations made under that paragraph;

(d) exported; or

(e) received (released) at the place of business of the importer, owner or consignee.

163. In accordance with section 28(1) of the Act, the liability of the CSA carrier for duties on goods transported into Canada under CSA clearance for authority to deliver is not removed by entering the goods into a sufferance warehouse. However, liability for duties and taxes transfers to the sufferance warehouse operator on receipt of the goods:

(a) where goods transported by the CSA carrier are not reported under CSA clearance; or

(b) where the CSA importer refuses delivery of CSA goods, the carrier may remanifest the goods to qualify under section 20(2) (e.g. non-CSA).

164. Information about sufferance warehouses is provided in Memorandum D4-1-4.

165. Further clarification on goods not delivered can be obtained under paragraph 188 of this memorandum.

PROOF OF DELIVERY

166. Given that the receipt of goods authorized for delivery represents the release of those goods, the liability for duties and taxes transfers to the importer when the goods are delivered. The reporting CSA carrier, therefore, is required to obtain and keep proof of delivery to the place of business of the importer, owner or consignee for each shipment for which the carrier has prepared a separate waybill or pro-bill. This requirement applies, regardless of the use of secondary carriers to transport goods internationally or domestically within Canada. Reporting CSA carriers need to ensure that they have a process in place, with applicable audit trails, to prove ultimate delivery.

167. Among the requirements for the carrier reporting goods authorized for delivery is the requirement to keep records relating to proof of delivery to the importer, owner or consignee. The following examples may provide proof of delivery, and can be in hard copy or electronic format:

(a) a signed delivery receipt for goods delivered, including an electronic signature;

(b) the carrier's receipt of payment for the transportation and delivery of the goods; or

(c) third party payments provided there is an audit trail for each specific shipment, showing that the goods were delivered and their transportation paid.

168. In addition to proof of delivery, the carrier who transports goods into Canada is required to keep records relating to the transportation of the goods, such as bills, accounts and statements, and the description of the goods. The format of the records may be electronic, but must relate back to source documents and be provided, when requested by a border services officer, in an accessible and readable copy.

169. The records of a carrier who transports goods into Canada, including goods authorized for delivery, must be kept for three years, plus the current year, beginning on January 1 of the year following the calendar year in which the goods were transported into Canada. For example, if goods are transported into Canada in 2001, then the carrier is to keep the related records until December 31, 2004. For additional information on CSA record-keeping requirements, refer to paragraph 7(2) of the *Transportation of Goods Regulations.*

170. Carriers may be subject to administrative monetary penalties for failure to retain and/or provide records related to CSA and non-CSA goods.

171. Once commercial goods reported for authority to deliver are delivered to the place of business of the importer, owner or consignee, the CSA-approved importer is required to keep records that relate to the receipt of those goods.

CONDITIONS FOR AUTHORIZATION TO DELIVER

172. The following conditions must be met for authority to deliver:

(a) the driver in the conveyance transporting the goods into Canada is registered to CDRP, or, in the case of a FAST driver, all persons in the vehicle must be registered when using a FAST lane;

(b) the carrier transporting the goods into Canada is an authorized CSA carrier;

(c) the importer of the goods is an authorized CSA importer;

(d) the goods are reported to the CBSA under section 12 of the Act;

(e) the goods are eligible for CSA clearance; and

(f) the goods must be destined for delivery to a valid CSA consignee, approved by the CSA importer.

173. Where a condition for CSA clearance cannot be met, for example, the importer, carrier or driver is not authorized, or the goods are not eligible, the goods must be reported using an existing alternate option such as RMD or the PARS.

AUTHORIZED CARRIER

174. To obtain authorization under the CSA program, the carrier must apply to the CBSA, as described in Section 1 of this memorandum. Only authorized carriers may transport eligible goods into Canada and report those goods under a CSA clearance option for **authority to deliver** before release. In highway mode, the driver must have authorization under a driver registration program such as CDRP or FAST.

175. There are two situations in which the authorized CSA carrier may use an alternative carrier to transport CSA goods into Canada. These are:

(a) where the authorized CSA carrier uses an owner-operator under the circumstances described below; or

(b) where the authorized CSA carrier (referred to as the primary carrier) uses a second authorized CSA carrier (referred to as the secondary carrier) under the circumstances described below.

Use of an Owner-Operator (Highway)

176. The authorized CSA highway carrier may use an owner-operator to report goods using CSA when:

(a) the owner-operator is operating under a dedicated equipment contract with the authorized carrier;

(b) the authorized CSA carrier identifies the owner-operator to the CBSA as part of the carrier's TCP profile; and

(c) the driver is registered.

177. Where the authorized CSA carrier uses an owner-operator to transport goods into Canada under CSA clearance, the carrier code of the authorized CSA carrier must be presented to the CBSA in bar-code format.

178. Under the CSA program, the definition of owner-operator specifically corresponds to the following description:

Owner-Operator – A person who owns and operates transportation equipment, and has a written contract to provide equipment exclusively to a CSA carrier.

179. The key points in the description of an owner-operator are the existence of a contractual agreement and the dedicated use of equipment. Owner-operators meeting this definition are essentially an extension of the authorized CSA carrier as shown in the following examples:

(a) the contracted equipment may exhibit the logo of the primary CSA carrier;

(b) the contracted equipment is part of the equipment list of the primary CSA carrier;

(c) drivers are trained on and subject to the policies and procedures of the CSA primary carrier; or

(d) the CSA primary carrier dispatches, keeps all records and has control over the drivers and dedicated equipment for the duration of the contract.

180. While the preceding points provide examples of the relationship between the carrier and the owner-operator, the owner-operator must have a copy of the contractual agreement in the conveyance as proof of the relationship when operating across the border on behalf of a CSA carrier.

Use of Another CSA Carrier

181. To report goods under CSA clearance, CSA carriers may authorize only another CSA-authorized carrier to use their carrier code. In this situation, the following guidelines apply:

(a) The carrier code of the CSA carrier who assumes liability for the goods, the primary CSA carrier, is presented in bar-code format as the primary carrier code. Regardless of who transports the goods into Canada, the primary carrier is responsible for maintaining the books and records for each shipment and maintains liability for duties and taxes, until the goods are delivered to the place of business of the importer, owner or consignee. The carrier code of the subcontracted CSA carrier, the secondary CSA carrier, who transports the goods into Canada on behalf of the primary CSA carrier, must also be presented in bar-code format as the secondary carrier code.

(b) The secondary CSA carrier is required to have a letter of authorization from the primary CSA carrier (See D3-4-2, Appendix, Letter of Authorization). In addition, the driver must have a copy of the letter in his possession at the time of report.

182. The primary carrier and secondary carrier must both be CSA-approved for the secondary carrier to report CSA goods on behalf of the primary CSA carrier. If the goods are reported as CSA eligible and the secondary carrier is not an authorized CSA carrier, the primary carrier may be penalized and will be required to use another clearance process.

183. Within Canada, the CSA shipment may be transferred to a domestic carrier that is not CSA approved for furtherance to the place of business of the importer, owner or consignee. Given that the inland movement is like an in-bond movement, the primary carrier is responsible for maintaining the books and records for each shipment and remains responsible for the duties and taxes, regardless of the inland transfer to other carriers. Therefore, although the CSA goods are transferred, the reporting CSA carrier is still required to provide ultimate proof of delivery to the importer, owner or consignee when requested by the CBSA.

Sealing Requirements

184. Similar to a post-audit highway carrier, the requirement to seal a conveyance, container or compartment transported inland by an authorized CSA carrier is removed. The goods transported by the authorized carrier do not have to be eligible for CSA clearance. However, sealing of the conveyance or container may continue where goods aboard the conveyance are identified by the CBSA as high risk (e.g. tobacco, alcohol, weapons). The carrier's terminal may be used for break-bulk, to allow direct delivery of CSA shipments, as well as released shipments in situations where other goods aboard the conveyance require reporting to the highway sufferance warehouse for CBSA purposes.

Trade Chain Partner Lists

185. Carriers who apply to and hold authorization under the CSA program are required to provide and update profile information on specific TCPs to the CBSA, namely:

(a) Terminals and warehouses in the United States and Canada that are owned or operated by the carrier and are used for the transfer of international freight; and

(b) Owner-operators, under written contract to provide their equipment exclusively to the CSA carrier, who transport CSA shipments into Canada for the CSA carrier.

186. The number of records provided to the CBSA determines the presentation format of the TCP lists. The file specifications are provided in Appendix C of this memorandum. Multiple diskettes or zipped diskettes will not be accepted and large files must be submitted on disk or CD-ROM. Format specifications for the electronic transmission of TCP lists, including subsequent updates, are provided in the CSA PRD for Carriers, a chapter of the ECCRD.

187. As of December 29, 2006, all CSA EDI carriers are required to transmit all TCPs via EDI. Carriers are also required to have the TCP file updated with their current TCP data via EDI. EDI carriers will ensure the TCP data are transmitted whenever there is an update/change required. The requirements are outlined in detail in the CSA PRD for Carriers, a chapter of the ECCRD, including the EDI maps on how to build and transmit the TCP updates.

188. Where the CSA carrier fails to keep or provide the CBSA with a list of terminals, warehouses that they own or operate, and authorized owner-operators, a penalty may be assessed.

189. Carriers applying for CSA authorization must provide a list of all Canadian and United States terminals and warehouses that they own or operate with Part 1 of their application, as these operations are subject to the risk assessment of the carrier entity. When the carrier is authorized under CSA, he or she is also responsible for providing ongoing maintenance or updates of the list, including additions and deletions, to sustain the risk management of CSA shipments. The SPO and carrier will agree on the frequency of updating the lists during Part II of the application process.

190. CSA carriers are required to provide a list of owner-operators to identify those who they have authorized to transport CSA goods into Canada on their behalf. If an owner-operator is not identified on the TCP list for reporting

goods into Canada under CSA clearance, the CSA carrier may be assessed a penalty.

191. The CSA carrier applicant must provide a list of authorized owner operators to the CBSA before final CSA authorization. The list must then be updated as agreed with the SPO. In particular, additions to the owner-operator list are to be submitted before the carrier, reporting goods under CSA clearance, arrives in Canada.

GOODS NOT DELIVERED

192. When goods authorized for delivery or taken in bond are not delivered to the place of business of the importer, owner or consignee within 40 days of the date of report, the CSA carrier is required to provide the CBSA with a report of the goods not delivered. To establish the 40-day time period, the date of report refers to the first date that the goods are reported to the CBSA. For example, the date of report for CSA clearance is the date that the carrier is notified by the CBSA of the authority to deliver.

193. Goods authorized for delivery or taken in bond but not delivered within 40 days must be reported in writing to the attention of the carrier's SPO as soon as the 40 days has elapsed. The information may be submitted by paper, disk or email, as agreed by the carrier's SPO. Failure to provide the CBSA with the report of goods not delivered may result in a penalty. For an example of the information required for the goods not delivered within 40 days, see Appendix H.

194. A carrier who reports goods under CSA clearance for authority to deliver is required to keep records relating to goods delivered and goods not delivered to the place of business of the importer, owner or consignee. These record-keeping requirements are, therefore, relevant to information about goods not delivered within 40 days. In addition, carriers need to ensure that their internal systems will identify all goods not delivered within 40 days of the initial report.

Goods Refused by Importer

195. In those instances where the CSA importer refuses delivery of a shipment, the condition for CSA release at the time of receipt at the place of business of the importer, owner or consignee is not met. It is the CSA carrier's responsibility to maintain audit trails, including refused shipments. The CSA carrier maintains liability until the goods are lawfully disposed of, in accordance with section 20 (2.1) of the Act.

Additional Information

196. Additional information on the delivery of goods not released can be found in Memorandum D3-1-1, *Policy Respecting the Importation and Transportation of Goods.*

NON-REGISTERED DRIVER

197. CSA highway carriers requesting CSA clearance for CSA-eligible goods are required to use a registered driver.

198. Situations may arise where a CSA-approved carrier transports CSA-eligible goods across the border, using a driver that is not authorized under the CDRP or FAST. A penalty may be assessed by the CBSA against the carrier for using a driver not registered in CDRP or FAST to report goods under CSA clearance. Where the driver has forgotten his or her card, the penalty will not be assessed. However, the driver will be delayed until the status of his or her authorization is verified. CSA clearance should not be used if all the conditions are not met.

199. Where the CSA carrier is issued a penalty for failing to use a registered driver to transport goods into Canada under CSA clearance, the carrier may appeal the penalty.

200. In the case of CDRP, while an authorized driver does not have to operate the vehicle at the time of report, an authorized driver must be in the vehicle and it is his or her registration number that will be captured in ACROSS to complete passage history information. Non-registered drivers in the vehicle will be subject to normal admissibility questioning. Passengers who are non-team drivers (e.g. family members) will be treated as travellers and asked normal primary questions by a border services officer. The CBSA strongly discourages non-registered individuals from accompanying a registered driver, as this will increase the likelihood of the CSA shipment being referred for examination, thereby slowing down the processing time.

201. In order to use FAST passage, all occupants in the vehicle must have a valid FAST driver registration card. Any non-registered members will be subject to full CBSA questioning and/or examination.

EMPTY CONTAINERS

202. Carriers who are authorized under the CSA program are required to report empty container shipments to the CBSA. Such shipments can include: empty containers, empty trailers, flatbeds, racks, shipping tanks, skids, pallets and bobtails which are used in the shipment of merchandise. Containers of Canadian origin and containers which have been released and accounted for under section 32 of the *Customs Act* are exempt from duties and taxes, provided that they have not been advanced in value or improved in condition by any process. In order to facilitate the movement of empty container shipments that are exempt from duties or taxes through the FAST lane, drivers are only required to present their CDRP or FAST driver registration card and the carrier code in bar code format. Should any passengers be on board, they must also be CDRP or FAST approved.

ELIGIBLE GOODS

203. Not all goods imported by a CSA importer are eligible for report under a CSA clearance option for authority to deliver before release. To enter Canada under a CSA

clearance option, the goods must not be a prohibited, controlled or regulated import into Canada. Further, the goods cannot be subject to the release requirements of OGDs. An additional requirement is that the goods must be shipped directly to Canada from within the United States or Mexico as noted on the carrier's bill of lading. Goods that are shipped to Canada through the United States from a third country other than Mexico without first entering the United States economy are not eligible for CSA clearance (i.e. in-transit shipments). Carriers and importers are advised to confirm with their SPO the eligibility of goods that first enter a United States foreign trade zone (FTZ) before shipment to Canada.

204. Eligible goods are defined under the *Accounting for Imported Goods and Payment of Duties Regulations* as:

> "Commercial goods that have been shipped directly from the United States or Mexico and there is no requirement under any Act of Parliament or of the legislature of a province or any regulation made under such Act that a permit, licence or other similar document be provided to the CBSA before the goods are released."

205. In exceptional cases, the CSA importer may enter into an agreement with an OGD to waive normal release requirements until after the goods have entered Canada. Such agreements will be flagged in the CBSA systems and the carrier should have written instructions regarding the eligibility of the goods from the importer.

206. Where the CSA carrier reports ineligible goods for clearance under a CSA clearance option, the carrier may be assessed a penalty. In cases where written evidence is found to substantiate that the importer instructed the carrier to report the ineligible goods under a CSA clearance option, the penalty is assessed against the importer. Separate penalties apply where a secondary carrier is not authorized or the driver does not hold CDRP or FAST authorization.

207. For information or clarification on Customs Self Assessment, contact the Border Information Service (BIS) line at **1-800-461-9999**. If you are calling from outside Canada, you can access BIS by calling 204-983-3500 or 506-636-5064 (long-distance charges will apply).

APPENDIX A

GLOSSARY

ACROSS	Accelerated Commercial Release Operations Support System
Act	*Customs Act*
AMPS	Administrative Monetary Penalty System
Authorized Officer	A person holding legal signing authority for the company that is applying for authorization under CSA.
Authorized to Deliver	The status of a CSA shipment that allows the carrier to deliver the goods directly to the place of business of the importer, owner or consignee where the importer and carrier are authorized. In highway mode, the driver is registered under CDRP or FAST. The carrier is liable for duties until the importer, owner or consignee receives the goods.
Bonded Carrier Code	A unique four-character identifier issued by the CBSA used to identify a specific carrier who has posted a bond and has been authorized to operate as a bonded carrier.
Border Services Officer	These are officers who were formerly designated as customs officers, immigration officers and food inspection officers.
Business Number (BN)	A 15-character alphanumeric identifier assigned by the Canada Revenue Agency to identify a business. The BN consists of a nine-digit registration number and six-character account identifier. For example: 123456789RM0002 • The registration number 123456789 identifies the legal entity • The account identifier RM0002 identifies an importing/exporting division or branch of the legal entity.
CADEX	Customs Automated Data Exchange
Carrier Code	A unique four-digit identifier issued by the CBSA to identify a specific carrier.
Carrier/Transporter	A person who, in accordance with the *Transportation of Goods Regulation*, is authorized to transport goods or to cause goods to be transported.
CCN	Cargo Control Number
Commercial Driver Registration Program (CDRP)	A voluntary CBSA program to register commercial truck drivers and allow them to participate in the CSA program. Drivers that meet the qualifications of the program become registered drivers and receive a photo identification card.
Commercial Goods	Goods imported into Canada for sale or for any commercial, industrial, occupational, institutional or other like use.
CSA	Customs Self Assessment
CSA Carrier	A carrier that holds a CSA authorization.
CSA Clearance	A function performed by the CBSA that provides authorization to move inward from the CBSA's control. Under the CSA, the clearance process occurs at the first point of arrival and provides the carrier with authorization to deliver goods to the place of business of the importer, owner or consignee before to release. (This is not to be confused with CSA release of the goods that occurs when the goods are delivered.)
CSA-Eligible Goods	Eligible goods means commercial goods that have been shipped directly from the United States or Mexico. With respect to both classes of goods, there is no requirement under any Act of Parliament or of the legislature of a province, or any regulation made under such Act for a permit, licence or other similar document to be provided to the CBSA before the goods are released.
CSA Importer	An importer that holds a CSA authorization.

CSA Release	The date on which goods of the authorized importer are physically received on site, at the place of business of the importer, owner or consignee, regardless of when the goods are actually received into inventory.
CSA Shipment of Goods	Goods that are eligible to enter Canada under a CSA service option, which are imported by an authorized importer and transported into Canada using an authorized carrier. In the case of commercial highway conveyances, the driver is to be registered under the CDRP or FAST.
Division	A branch of a company that is not separately incorporated.
ECCRD – Electronic Commerce Client Requirements Document	A document containing EDI message maps, supporting data element glossaries and code tables, used for systems programming.
EDI	Electronic Data Interchange
FAST – Free and Secure Trade	A commercial clearance initiative designed to ensure safety and security while expediting legitimate trade across the Canada-U.S. border.
Fleet Operator	An owner-operator (see definition) who owns more than one piece of equipment, which is dedicated to a CSA carrier by a written contractual agreement.
FPOA	First Point of Arrival
FTZ	Foreign Trade Zone
LTL	Less than Truckload
OGD	Other Government Department
Owner-operator	A person who owns and operates transportation equipment, and has a written contract to provide equipment exclusively to a CSA carrier.
Participants' Requirements Document for Carriers	A chapter of the ECCRD containing information about the required data elements, EDI message maps and code tables
PIL	Primary Inspection Line
Primary Carrier	The CSA-approved carrier who assumes liability for the goods, and maintains liability for duties and taxes until the goods are delivered to the place of business of the importer, owner or consignee. The primary carrier maintains the audit trail and books and records pertaining to the CSA shipment. Liability for the CSA shipment is controlled by use of the primary carrier's carrier code at the time of report.
Registered Driver	A driver who has qualified for and received a CDRP or FAST card.
Secondary carrier	The CSA-approved carrier who transports the goods into Canada on behalf of the primary CSA carrier. Secondary carriers are required to carry a letter of authorization from the primary CSA carrier, and present both the primary carrier's carrier code, and their own carrier code at time of report.
Senior Program Officer (SPO)	The CBSA officer assigned to each CSA applicant to guide clients through the application and approval process, monitor and manage compliance, and act as an ongoing contact for CSA clients.
Service Option (SO)	A numeric identification used in the CBSA's system to identify a specific clearance program.
Shipment	Goods that are carried into Canada under a single transport document such as a Bill of Lading (BOL) or waybill.
Special Operating Type Sufferance Warehouse (SO Warehouse)	A type S sufferance warehouse, as described in Memorandum D4-1-4, *Customs Sufferance Warehouses*, used for the storage of specific goods.

Terminals and Warehouses	Locations owned or controlled by the carrier company, where international freight is accessed, deconsolidated or consolidated, stored or transferred.
Trade Chain Partner (TCP)	An enterprise that is directly involved in the importation or cross-border movement of goods imported or transported by a CSA importer. TCP names are captured in CBSA systems as part of an ongoing risk process and verification of the legitimacy of a shipment. The TCPs of the importer include United States and Mexico vendors and consignees in Canada that receive direct shipments. For CSA carriers, the related TCPs include terminals and warehouses operated by the carrier and owner-operators contracted to the carrier.
Transport Document Number (TDN)	A cargo control number assigned by a carrier.
United States Goods	Goods imported from the United States, not having been trans-shipped through the United States from a third country, and not having exited from a United States FTZ without having undergone a further operation or process while within the FTZ. United States goods may include goods originating in the United States or goods, which have legally entered the commerce of the United States.

APPENDIX B

EDI SITUATIONS

The table below provides an overview of possible EDI situations and the related processes. In all cases, the carrier is authorized under CSA.

Clearance Method	Driver Status	At PIL	Inland
CSA	Driver is to be registered. Otherwise, penalty is assessed	- Cargo automatically arrived - Goods authorized for delivery or referred for examination	- Goods authorized for delivery may be delivered to place of business of the importer, owner or consignee
PARS with CSA goods on the conveyance (Cargo report to and from a frontier office)	Driver is to be registered. Otherwise, penalty is assessed	- Goods in recommend release status are automatically arrived and adjusted to released status - Conveyance is authorized to move	- Carrier arrives the goods at an SO or Sufferance Warehouse - Goods in released status may be delivered
PARS with no CSA goods on the conveyance (Cargo report to and from a frontier office)	Driver is not required to be registered.	As above	As above
Failed PARS, INPARS or in bond with CSA goods on the conveyance (Cargo report from frontier to an inland office)	Driver is to be registered. Otherwise, penalty is assessed	- Goods in recommend release status **are not** automatically arrived or adjusted to released status - Conveyance with no frontier examination message attached is authorized to move - Destination port will require change from frontier to inland.	- Conveyance may move to SO (or sufferance warehouse) - Carrier may arrive the goods at SO - Goods in released status may be delivered - Goods not in released status remain at SO pending CBSA release
Failed PARS, INPARS or in bond with **no** CSA goods on the conveyance (Cargo report to and from a frontier office)	Driver is not required to be registered to proceed to an SO warehouse.	As above	As above

APPENDIX C

LOAD SPECIFICATIONS FOR TERMINALS, WAREHOUSES AND OWNER-OPERATORS

Customs Self Assessment Program Trade Chain Partner Flat File Specifications

As part of the Customs Self Assessment (CSA) application and approval process, carriers must submit an inventory of their trade chain partners to the CBSA, as follows:

- A list of terminals and warehouses owned and or operated by the applicant carrier must accompany the Part I CSA application; and,
- A list of the owner-operators that the carrier intends to use for CSA clearance must be submitted to the CBSA during Part II of the application process.

The following outlines the medium on which the list of terminals and warehouses must be submitted:

Number of Terminals and Warehouses	Medium to be Used
Less than 25	Include in writing on Part I application
Between 25 and 1,000	Diskette or CD Rom
Between 1,001 and 6,000	CD Rom
More than 6,000	Magnetic Tape

The following outlines the medium on which the list of owner-operators must be submitted:

Number of Owner-Operators	Medium to be Used
Less than 25	Include in writing during Part II
Between 25 and 1,000	Diskette or CD Rom
Between 1,001 and 6,000	CD Rom
More than 6,000	Magnetic Tape

The following instructions are for carriers who have more than 25 terminals and warehouses, and/or more than 25 owner-operators to submit to the CBSA.

MEDIA SPECIFICATIONS

It is important that the media submitted conform to the media specifications outlined below. Submissions that do not conform to the specifications and cannot be uploaded to CBSA systems will be returned to the applicant carrier. This will lead to delays in the application and approval process.

If a diskette is being submitted, please indicate in writing on the diskette the name of your company, whether terminals and warehouses or owner-operators are saved on the diskette, and the name of the file.

If a CD Rom is being submitted, please indicate in writing on the CD Rom the name of your company, whether terminals and warehouses or owner-operators are on the CD Rom, and the name of the file.

Also, the CD Rom **must**:

- be compact disk recordable, CD-R (i.e. write once);
- have a disk density of either 640 MB or 700 MB; and,
- be properly closed.

If a magnetic tape is being submitted, please indicate in writing on the magnetic tape or an attachment the following:

- the company name;
- whether terminals and warehouses, or owner-operators are on the magnetic tape;
- the name of the file;
- whether the tape is round or square;
- if applicable, whether the tape is 18 or 36 tracks; and,
- the tape number of the magnetic tape.

Also, the magnetic tape **must**:

- be standard label (SL);
- be round (3420) or square (3480/3490); and,
- have a tape density of 6520 bpi, or 18 or 36 tracks.

Note: One file with multi-volume tapes with only one header and one trailer can be copied, up to a maximum of eight volumes.

FLAT FILE SPECIFICATIONS

It is important that the information provided on diskette, CD Rom, or magnetic tape, conform to the flat file specifications outlined below. Only flat files in fixed-length records with a .txt extension, with all fields left aligned, can be accepted by the CBSA and uploaded into CBSA systems. Submissions that do not conform to the specifications and cannot be uploaded to CBSA systems will be returned to the applicant carrier. This will lead to delays in the application and approval process.

The CBSA will not manipulate submissions to conform to the flat file specifications. Should corrections or updates to submissions be required, the CBSA cannot accept them by e-mail.

Flat files consist of the following:

- a header record;
- data records; and,
- a trailer record.

Header Record

The file must begin with a header record, which must be 450 bytes (i.e. 450 characters, including spaces). All the fields listed below are mandatory at the specified length. Complete the header record with a hard return (i.e. press 'enter').

Field	Data Element	Length	Specifications
1	Record Identifier	2 numeric	Must be '01'
2	Carrier Code	4 alphanumeric	Must be valid carrier code of CSA carrier applicant
3	Filler	444 spaces	444 spaces

Example: If your carrier code were 30AA, the header would be 0130AA followed by 444 spaces. **Do not fill with zeros**.

Data Records

TERMINAL AND WAREHOUSE RECORDS

Each line (i.e. each terminal and/or warehouse record) must contain 450 bytes (i.e. 450 characters, including spaces). All the fields listed below are mandatory at the set length specified. Any unused characters must be spaces. At the end of each line, include a hard return (i.e. press 'enter').

Field	Data Element	Length	Specifications	Example
1	Record Identifier	2 numeric	Must be '05'	05
2	Carrier Code	4 alphanumeric	Must be valid carrier code of CSA carrier applicant	30AA
3	Address Line 1	30 alphanumeric	Must have at least two alphanumeric, one of which must be numeric; Will accept punctuation and symbols	1234 Apple Drive
4	Address Line 2	30 alphanumeric	Will accept punctuation and symbols	Suite 6
5	City	30 alphanumeric	Must have at least two characters; Will accept punctuation and symbols	Calgary

Field	Data Element	Length	Specifications	Example
6	Province/State Code	2 alpha	A valid province or state code is mandatory; See reference table attached	AB
7	Country Code	2 alpha	Must be a valid country code of either 'CA' for Canada, 'US' for the United States or MX for Mexico	CA
8	Postal/Zip Code	10 alphanumeric	Must be a valid postal or zip code; Do not include spaces between alphanumeric characters in a postal code	N9D7H4
9	Business Name	175 alphanumeric	Must be at least two alphanumeric; Will accept punctuation and symbols	Burt's Terminal
10	Filler	165 spaces	Must fill with 165 spaces	165 spaces

OWNER-OPERATOR RECORDS

Each line (i.e. each owner-operator record) must contain 450 bytes (i.e. 450 characters, including spaces). All the fields listed below are mandatory at the set length specified. Any unused characters must be spaces. At the end of each line, include a hard return (i.e. press 'enter').

Note: An owner-operator is defined as a person who owns and operates transportation equipment, and has a written contract to provide equipment exclusively to a CSA carrier.

At least one of the following owner-operator data elements is required or the file will be rejected:

- Owner-operator carrier code (Field 3); or
- Owner-operator surname and given name (Fields 10 and 11); or,
- Owner-operator business name (Field 12)

However, where the owner-operator is an individual driver, please include the owner-operator code, if the owner-operator has one (Field 3), the surname (Field 10), the given name (Field 11) and, if applicable, the business name (Field 12), and/or, where the owner-operator is a fleet operator, please include the owner-operator code, if the owner-operator has one (Field 3), and the business name (Field 12).

Field	Data Element	Length	Specifications	Example
1	Record Identifier	2 numeric	Must be '04'	04
2	Carrier Code	4 alphanumeric	Must be valid carrier code of CSA carrier;	30AA
3	Owner-operator Carrier Code	4 alphanumeric	Must be valid carrier code of owner-operator; If owner-operator does not have a carrier code insert four spaces	7ZZZ
4	Address Line 1	30 alphanumeric	Must have at least two characters, one of which must be numeric; Will accept punctuation and symbols	88 128th Street
5	Address Line 2	30 alphanumeric	Will accept punctuation and symbols	Unit 456
6	City	30 alphanumeric	Must have at least two characters; Will accept punctuation and symbols	New York
7	Province/State Code	2 alpha	A valid province or state code is mandatory; See reference table attached	NY
8	Country Code	2 alpha	Must be a valid country code of either 'CA' for Canada, or 'US' for the United States	US
9	Postal/Zip Code	10 alphanumeric	Must be a valid postal or zip code; Do not include spaces between alphanumeric characters in a postal code.	12345

Field	Data Element	Length	Specifications	Example
10	Individual's Surname	50 alphanumeric	If applicable, a surname is required; If not applicable, insert 50 spaces	Smith
11	Individual's Given Name	30 alphanumeric	If applicable, a given name is required; If not applicable, insert 30 spaces	John
12	Owner-operator's Business Name	175 alphanumeric	Must be at least two alphanumeric characters; Will accept punctuation and symbols	Smith's Trucking Inc.
13	Filler	81 spaces	Must fill with 81 spaces	81 spaces

TRAILER RECORD

The file must end with a trailer record, which must be 450 bytes (i.e. 450 characters, including spaces). All the fields listed below are mandatory at the specified length. Any unused characters must be spaces. **Do not include a hard return at the end of the trailer record (i.e. do not press 'enter')**.

Field	Data Element	Length	Specifications
1	Record Identifier	2 numeric	Must be '99'
2	Number of Records	9 numeric	The number of records (e.g. Number of terminals and warehouses) in the file, including the header and trailer records. This number must have preceding zeros (e.g. 000000076)
3	Filler	439 spaces	439 spaces

Example: If you had 74 terminals and warehouses in the file, with the header and trailer records, the trailer would be 99000000076 followed by 439 spaces. **Do not fill with zeros**.

REASONS FOR REJECTION OF FLAT FILE SUBMISSIONS

Submissions will be **rejected** if:

- The header record does not exist, is duplicated or is found elsewhere in the file;
- The header record does not begin with '01';
- The four-character carrier code is not valid with the CBSA;
- The header or trailer record does not have exactly 450 characters, including spaces;
- No terminal and warehouse, or owner-operator records exist (i.e. no data records were provided);
- The terminal and warehouse, or owner-operator records are not exactly 450 characters, including spaces;
- The business name is duplicated;
- There is a space in the postal code;
- The data in each field are not left aligned;
- The trailer record does not exist, is duplicated or is found elsewhere in the file;
- The trailer record does not begin with '99';
- The total record count does not equal the count in the trailer record, including the header and trailer records;
- The record count field is not nine digits (e.g. '000000076'); and/or
- There is a hard return after the trailer.

PROVINCE/STATE CODE REFERENCE TABLE

Province/Territory	Code	Province/Territory	Code
Alberta	AB	Northwest Territories	NT
British Columbia	BC	Nunavut	NU
Manitoba	MB	Ontario	ON
New Brunswick	NB	Prince Edward Island	PE
Newfoundland and Labrador	NF	Quebec	QC
Nova Scotia	NS	Saskatchewan	SK
		Yukon Territory	YK

State	Code	State	Code
Alaska	AK	Mississippi	MS
Alabama	AL	Montana	MT
Arkansas	AR	North Carolina	NC
Arizona	AZ	North Dakota	ND
California	CA	Nebraska	NE
Colorado	CO	New Hampshire	NH
Connecticut	CT	New Jersey	NJ
District of Columbia	DC	New Mexico	NM
Delaware	DE	Nevada	NV
Florida	FL	New York	NY
Georgia	GA	Ohio	OH
Hawaii	HI	Oklahoma	OK
Iowa	IA	Oregon	OR
Idaho	ID	Pennsylvania	PA
Illinois	IL	Rhode Island	RI
Indiana	IN	South Carolina	SC
Kansas	KS	South Dakota	SD
Kentucky	KY	Tennessee	TN
Louisiana	LA	Texas	TX
Massachusetts	MA	Utah	UT
Maryland	MD	Virginia	VA
Maine	ME	Vermont	VT
Michigan	MI	Washington	WA
Minnesota	MN	Wisconsin	WI
Missouri	MO	West Virginia	WV
		Wyoming	WY

APPENDIX D

BAR CODE SPECIFICATIONS FOR NON-EDI HIGHWAY CARRIERS

Customs Self Assessment Program Bar-Code Specifications for Non-EDI Highway Carriers

The following instructions and guidelines are for **highway carriers who do not use Electronic Data Interchange** (EDI) to meet the CBSA's clearance requirements. If you are a carrier that uses EDI to meet the CBSA's clearance requirements, please refer to Appendix E – Bar-code Specifications for EDI Carriers.

CUSTOMS SELF ASSESSMENT CLEARANCE

The Customs Self Assessment (CSA) clearance process is available to CSA-approved importers, CSA-approved carriers and drivers registered with the Commercial Driver Registration Program (CDRP) or the Free and Secure Trade (FAST) Commercial Driver Program.

DATA ELEMENTS FOR CSA CLEARANCE

Mandatory Data Elements

In order to clear CSA eligible goods using the CSA clearance process, the approved CSA carrier **must** provide the following three mandatory bar-coded data elements when the goods arrive:

- CSA-approved carrier's carrier code;
- CSA-approved importer's business number; and,
- The registered driver's CDRP or FAST photo-identification card provided by the CBSA.

In addition to the three mandatory data elements outlined above, if a CSA-approved carrier has sub-contracted the transportation of CSA eligible goods to another CSA-approved carrier, the carrier code, in the bar-coded format of the secondary carrier, **must** also be provided when the goods arrive.

Optional Data Elements

In addition to the mandatory data elements for CSA clearance, the following bar-coded data elements **may** be provided when the goods arrive:

- CSA service option number; and/or
- Transportation document number.

DATA ELEMENT DEFINITIONS AND USE

Mandatory Data Elements

CSA-approved Carrier's Carrier Code: This is the unique four-character bond number issued by the CBSA to a carrier. The four-character carrier code may contain both alpha and numeric characters (e.g. 9999 or 99AA). It is used to identify a specific carrier as a CSA-approved participant. This is a **mandatory** data element for CSA clearance. (N.B. If a carrier chooses to use the optional Transport Document Number, a separate carrier code bar code is not needed because the TDN includes the CSA-approved carrier's carrier code.)



9999

CSA-approved Importer's Business Number: This is a 15-character number issued by the CBSA to an importer. The 15-character number comprises nine numeric characters, the letters RM, and four numeric characters. There are no spaces between the characters (e.g. 123456789RM0001). This number is used to identify a specific importer as a CSA-approved participant. This is a **mandatory** data element for CSA clearance. (N.B. Carriers should contact their CSA-approved importer clients or the logistics company working on behalf of the importer to obtain importer bar codes or obtain the importer's business number so that the carrier can produce the bar codes.)



123006789RM0001

Secondary Carrier Code: This is the unique four-character bond number issued by the CBSA to a carrier. The four-character carrier code may contain both alpha and numeric characters (e.g. 9999 or 99AA). It is used to identify a specific carrier as a CSA-approved participant. This is a **mandatory** data element when primary CSA-approved carriers hire another CSA-approved carrier to transport CSA-eligible goods on their behalf using a letter of authority.



9988

Optional Data Elements

CSA Service Option: This is the five-digit code used by the CBSA to identify the service option being used to clear shipments. With most service options (e.g. PARS), the border services officer keys in the service option code upon the arrival of goods. This will continue with the CSA clearance process. However, if a carrier chooses to prepare and present the service option in bar-coded format for CSA clearance, it may facilitate the clearance of goods. This is an **optional** data element.

For non-EDI carriers using CSA clearance in the highway mode, the CSA service option number is 00497.



00497

Transport Document Number: This is a unique reference number generated by CSA-approved carriers who want to track CSA shipments by distinctly numbering the shipments. This is an option, which is necessary to receive release notification system (RNS) messages for individual shipments. The total number of characters that can be included in the transportation document number is 25 and the first four characters **must** be the four-character carrier code. No transportation document number can be duplicated for a three-year period. The transportation document number is an **optional** data element. (N.B. If a CSA-approved carrier chooses to prepare and present a transport document number, a separate carrier code bar code is not required.)



99991234567890

PRESENTATION OF THE BAR-CODED DATA ELEMENTS

It is the approved CSA carriers' responsibility to present the mandatory bar codes to the CBSA in a valid format when reporting the shipment.

The CBSA strongly recommends that carriers produce and use a lead sheet, or control document to present the bar-coded data elements. Using this lead sheet will make it easier for border services officers to scan the bar-coded data elements and facilitate the clearance of goods.

There is no size specification for the lead sheet. However, the mandatory bar codes being presented must include headings or titles as in the attached samples, and the size specifications of the bar code itself must be followed.

The border services officer does not retain the lead sheet. In most cases, it is scanned and returned to the driver.

This lead sheet **may** be laminated. It is recommended that a lead sheet, which is intended for re-use and multiple crossings, be laminated to increase its durability and readability.

The optimum presentation format is a lead sheet of document, which contains, in the order described, all the mandatory bar codes, either printed or on labels. If it is not possible for a carrier to use a lead sheet, the data elements may be presented on a shipping document or as a combination of labels in the order described below.

Any other method of presenting the bar-coded data elements must be approved by the CBSA Senior Program Officer before using the CSA clearance process.

Regardless of the method used to provide the bar-coded data elements, the mandatory data elements must be presented, in the following order:

- CSA-approved carrier's carrier code
- CSA-approved importer's business number
- If applicable, the CSA-approved secondary carrier's carrier code

If a carrier chooses to provide any or all of the optional data elements, in addition to the mandatory data elements, the information must be presented in the following order:

- CSA service option number
- CSA-approved carrier's carrier code (N.B. This is not required if a transport document number is provided, as the transportation document number includes the mandatory CSA approved carrier's carrier code) or Transport Document Number
- CSA-approved importer's business number
- If applicable, the CSA-approved secondary carrier's carrier code

Please refer to the following example:

Recommended Lead Sheet – Example 1

CSA Lead Sheet
00497 CSA Service Option
9999 CSA-approved Carrier's Carrier Code – *Include Company Name*
123006789RM0001 CSA-approved Importer's Business Number – *Include Company Name*
9988 CSA-approved (Secondary) Carrier's Carrier Code *Include Company Name*

Example #1 outlines all the mandatory and optional bar codes available, except the approved driver registration number, in the correct order, with an example of acceptable headings and descriptions provided next to each bar code.

These headings or descriptions may appear above or below the bar code, providing that they do not interfere with the bar-code spacing specifications, or the human readable format.

The driver registration number is printed on the approved driver's CDRP or FAST membership card.

Recommended Lead Sheet – Example 2

CSA Lead Sheet
Approved Carrier Code – *Company Name Trucking Inc.* **9999** Approved Importer Number – *Company Name Inc.* **123006789RM0001**

Example # 2 is an abbreviated lead sheet, containing only two of the mandatory data elements, and the acceptable headings for the document and bar codes.

The third mandatory data element, the driver registration number, is printed on the approved driver's CSA or FAST membership card.

TESTING OF BAR CODES

Sample bar codes must be tested and approved by the CBSA to ensure they meet CBSA readability standards before using the CSA clearance process.

It is the responsibility of all CSA participants to submit sample bar codes for each of the data elements, using the proposed method of presentation, whenever possible (e.g. lead sheet, laminated lead sheet, shipping document, labels) to the CBSA for testing and approval.

Reprints of bar codes previously tested and approved by the CBSA do not need to be resubmitted for approval, unless the process or materials used to produce the bar codes have changed significantly.

To obtain CBSA approval, please forward original bar-coded document samples or bar-code labels to your CSA Senior Program Officer.

BAR CODE INSTRUCTIONS

Bar-code Symbologies

Either of the following bar-code symbologies may be selected:

- Standard Code 3 of 9, as defined in the AIM (Automatic Identification Manufactures Inc.) document USS-39 (USD-3). Use of the optional Code 3 of 9 modulo 43 checksum is not acceptable. Code 3 of 9 bar-code symbols may be printed with either a 2:1 or 3:1 wide to narrow bar width ratio, subject to meeting the requirements outlined in Part II.
- Code 128 is defined in AIM document USS-128 (USD-6). A modulo 103 checksum digit is a mandatory part of Code 128.

Note: For transport document numbers longer than 18 characters, it may not be possible to use Code 3 of 9. The maximum length of 4.5"/11.43 cm will be strictly enforced.

Width of Narrow Bar

The minimum width of a narrow bar must be 0.023 cm (0.009 inches).

The maximum width of a narrow bar is dependent on the bar code symbology selected, as follows:

Code 3 of 9 (2:1 ratio) = 0.04 cm (0.016 inches)
Code 3 of 9 (3:1 ratio) = 0.03 cm (0.012 inches)
Code 128 = 0.04 cm (0.016 inches)
Code 128 (double density) = 0.06 cm (0.024 inches)

Width of Wide Bar

For Code 3 of 9, a wide bar must be no less than two and no more than three times that of a narrow bar, according to the narrow bar specifications required.

For Code 128, there are four different bar widths. These must be one, two, three and four times that of a narrow bar, where the maximum width of the narrow bar is as specified above in Width of Narrow Bar.

Length of Quiet Zones

Both the leading and the trailing quiet zones must be a minimum of either 10 times the narrow bar width, or 0.3 cm (0.125 inches), whichever is greater. Longer quiet zones will increase the readability of the code.

Bar Code Symbol Height

The bar-code symbol must be between 0.95 cm (0.375 inches) and 1.60 cm (0.625 inches) in height.

Bar Code Symbol Length

The bar-code symbol, including the leading and trailing quiet zones, as well as the human readability component, must totally reside within an area no greater than 12.7 cm (5 inches) long by 3.8 cm (1.5 inches) high.

Human Readable Format

Human readable print numbers must always be below the bar code.

The height of the human readable print must be at least 0.25 cm (0.0984 inches).

The human readable number must begin on the left side of the bar code directly below the point where the bar code starts.

The spacing between the bar code and the human readable format and any subsequent lines must be at least 0.08 cm (0.03 inches).

The related carrier, importer and secondary carrier names must be printed for all bar codes being tested. The printing must meet the requirements of the quiet zones and not interfere with the human readable number or code.

Print Contrast Ratio

The print contrast ratio (PCR) is the ratio of the difference of reflectivity between the bars and spaces, as follows:

$$PCR = \frac{\text{Reflectance of Spaces} - \text{Reflectance of Bars}}{\text{Reflectance of Spaces}}$$

Where reflectance is defined as a percentage figure, the print contrast ratio must be a minimum of 55 percent, with an optimum value of 75 percent.

Readability

The average first read rate for bar-code symbols produced must be 95 percent (i.e., Only five in 100 will require more than one scan.). All bar codes produced through carbons must meet the same readability rate as the original.

Lifetime

The bar-code symbol must be readable for a minimum of eight months with a 95 percent first-read rate.

Print Type

The bar-code symbol may be printed with either carbon or non-carbon ink.

Label Size

If labels are used, the label must be a self-adhesive, permanent label and must be smudge-proof.

APPENDIX E

BAR CODE SPECIFICATIONS FOR EDI CARRIERS

Customs Self Assessment Program Bar-Code Specifications for CSA-EDI Highway Carriers

The following instructions and guidelines are for **highway carriers who use Electronic Data Interchange** (EDI) to meet the CBSA's clearance requirements. If you are a carrier that does not use EDI to meet the CBSA's clearance requirements, please refer to Appendix D – Bar code Specifications for Non-EDI Highway Carriers.

CUSTOMS SELF ASSESSMENT CLEARANCE

The Customs Self Assessment (CSA) clearance process is available to CSA-approved importers, CSA-approved carriers and drivers registered with the Commercial Driver Registration Program (CDRP) or the Free and Secure Trade (FAST) Commercial Driver Program.

DATA ELEMENTS FOR EDI CLEARANCE

Mandatory Data Elements

In order to report EDI cargo, the following two mandatory bar-coded data elements **must** be provided on a lead sheet when the goods arrive:

- Service option
- Conveyance number

Should there be CSA cargo on board, the registered driver's photo-identification electronic device (CDRP or FAST card), provided by the CBSA, must also be presented at the time of report.

In addition to the two mandatory data elements outlined above, if an EDI carrier has sub-contracted the transportation, the other carrier **must** be a CSA-approved carrier and must present his or her carrier code in bar-coded format as the secondary carrier.

Optional Data Elements

In addition to the mandatory data elements for EDI clearance, the following bar-coded data elements **may** be provided upon arrival of the goods:

- Owner-operator's carrier code.

DATA ELEMENT DEFINITIONS AND USE

Mandatory Data Elements

EDI Highway Service Option: This is the five-digit code used by the CBSA to identify the service option being used to report shipments.



00547

Conveyance Report Number: This is a unique reference-tracking number, which links either one (1) shipment (full truckload), or all the multiple shipments (less than truckload - LTL), on board one or multiple trailers per entry to Canada. It must begin with the four-digit carrier code of the primary CSA EDI-approved carrier. This number cannot be longer than 25 characters and cannot be duplicated for a three-year period. The CBSA will capture the conveyance number at the border. This number will be linked to all the shipments on board that conveyance in the CBSA's system.



99995678910111213

Secondary Carrier Code: This is the unique four-character bond number issued by the CBSA to a carrier. The four-character carrier code may contain both alpha and numeric characters (e.g. 9999 or 99AA). It is used to identify a specific carrier as a CSA-approved participant. The CSA secondary carriers may already have a method for their drivers to report their carrier code. This is a **mandatory** data element when primary CSA-approved carriers hire another CSA-approved carrier to transport any type of cargo reported by EDI on their behalf using a letter of authority.



9988

Optional Data Elements

Owner-operator Carrier Code: This is the unique four-character number issued by the CBSA to an owner-operator. The four-digit carrier code may contain both alpha and numeric characters (e.g. 7999 or 79AA). It is used to identify a specific owner-operator contracted by the CSA-approved carrier. This is an **optional** data element. However, an owner-operator interested in establishing a history with the CBSA may want to provide this bar-coded data element.



7999

PRESENTATION OF THE BAR-CODED DATA ELEMENTS

A lead sheet must be used by the EDI carrier to present the bar-coded data elements. Border services officers will scan the bar codes at the first point of arrival to Canada.

The mandatory data elements must be presented, in the following order:

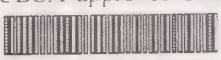
- EDI highway service option number
- Approved conveyance number
- If applicable, the registered driver identification
- If applicable, the CSA-approved secondary carrier's carrier code

If a carrier chooses to provide any or all of the optional data elements, in addition to the mandatory data elements, the information must be presented in the following order:

- Owner-operator's carrier code (must be last bar code presented on the lead sheet)

RECOMMENDED LEAD SHEET

A **FLAG**, such as a separate colour sheet for the driver as a reminder to have the CDRP or FAST card ready for presentation when reporting to the CBSA is also recommended.

EDI LEAD SHEET		
EDI Highway Service Option  **00547**		
CBSA-approved Conveyance Number  **99995678910111213**	CARRIER NAME	
IF APPLICABLE:  **9988**	**OR**	 **7999**
CARRIER NAME CSA-approved (Secondary) Carrier's Carrier Code	**OR**	Owner-operator Carrier Code

Your assigned Senior Program Officer **must** review and authorize the format of the EDI lead sheet and consist lists **before** they are used.

CARRIER OUTAGES

During carrier outages, some of the cargoes or conveyances may not have been sent to the CBSA.

The carrier will have the option of either presenting a consist sheet or individual paper cargo control documents. Bar codes representing the cargoes must be the same as those that may have been transmitted to the CBSA and **must** clearly indicate "**EDI – LTL**" CARRIER OUTAGE at the top of the paper manifest.

CSA, PARS and RMD releases are to appear in order, as shown below, or a separate CONSIST SHEET for CSA shipments may be used. Planned IN-BOND cargo is presented on A8A manifests.

RECOMMENDED CONSIST SHEET
(MULTIPLE PAGES ARE TO BE PRESENTED WHEN REQUIRED)

A **FLAG**, such as a separate colour sheet for the driver as a reminder to bring the CDRP or FAST card when reporting to the CBSA is also recommended.

EDI – LTL CARRIER OUTAGE

CONSIST SHEET

Carrier Name: _____

Date: _____

Conveyance #: _____
if applicable, bar-code format provided on lead sheet

Bar Codes	CBSA	Service Option
9999123456789221		PARS
9999123456789222		PARS
9999123456789224		PARS
9999123456789225		PARS OGD
9999123456789226	123006789RM0001	CSA

EDI-LTL CARRIER OUTAGE

CONSIST SHEET

Carrier Name: _____

Date of Entry to Canada: _____

Conveyance #: _____
if applicable, bar-code format provided on lead sheet

Bar Codes	CBSA	Service Option
9999177758887727	123456789RM0001	CSA
9999177758889225	123001119RM000	CSA
9999177758889995	123006789RM0001	CSA

TESTING OF BAR CODES

Sample bar codes must be tested and approved by the CBSA to ensure they meet CBSA readability standards before using the EDI reporting process.

It is the responsibility of all EDI participants to submit sample bar codes for each of the data elements using the proposed method of presentation (e.g. lead sheet, shipping document, labels) to the CBSA for testing and approval. 9999177758887727 9999177758889225 9999177758889995 123006789RM0001

Reprints of bar codes previously tested and approved by the CBSA do not need to be resubmitted for approval, unless the process or materials used to produce the bar codes have changed.

To obtain CBSA approval, please forward original bar-coded document samples or bar-code labels to your CBSA Senior Program Officer.

BAR CODE INSTRUCTIONS

Bar-code Symbologies

Either of the following bar-code symbologies may be selected:

- Standard Code 3 of 9, as defined in the AIM (Automatic Identification Manufactures Inc.) document USS-39 (USD-3). Use of the optional Code 3 of 9 modulo 43 checksum is not acceptable. Code 3 of 9 bar-code symbols may be printed with either a 2:1 or 3:1 wide to narrow bar width ratio, subject to meeting the requirements outlined in Part II.
- Code 128 is defined in AIM document USS-128 (USD-6). A modulo 103 checksum digit is a mandatory part of Code 128.

Note: For transport document numbers longer than 18 characters, it may not be possible to use Code 3 of 9. The maximum length of 4.5"/11.43 cm will be strictly enforced.

Width of Narrow Bar

The minimum width of a narrow bar must be 0.023 cm (0.009 inches).

The maximum width of a narrow bar depends on the bar-code symbology selected, as follows:

Code 3 of 9 (2:1 ratio) = 0.04 cm (0.016 inches)
Code 3 of 9 (3:1 ratio) = 0.03 cm (0.012 inches)
Code 128 = 0.04 cm (0.016 inches)
Code 128 (double density) = 0.06 cm (0.024 inches)

Width of Wide Bar

For Code 3 of 9, a wide bar must be no less than two and no more than three times that of a narrow bar, according to the narrow bar specifications required

For Code 128, there are four different bar widths. These must be one, two, three and four times that of a narrow bar, where the maximum width of the narrow bar is as specified above in **Width of Narrow Bar**.

Length of Quiet Zones

Both the leading and the trailing quiet zones must be a minimum of either 10 times the narrow bar width or 0.3 cm (0.125 inches), whichever is greater. Longer quiet zones will increase the readability of the code.

Bar-code Symbol Height

The bar-code symbol must be between 0.95 cm (0.375 inches) and 1.60 cm (0.625 inches) in height.

Bar-code Symbol Length

The bar-code symbol, including the leading and trailing quiet zones, as well as the human readability component, must totally reside within an area no greater than 12.7 cm (5 inches) long by 3.8 cm (1.5 inches) high.

Human Readable Format

Human readable print numbers must always be below the bar code.

The height of the human readable print must be at least 0.25 cm (0.0984 inches).

The human readable number must begin on the left side of the bar code directly below the point where the bar code starts.

The spacing between the bar code and the human readable format and any subsequent lines must be at least 0.08 cm (0.03 inches).

Carriers must print their carrier name. EDI-approved participants may also print the acronym "EDI" or "EDI-LTL". The printing must meet the requirements of the quiet zones and not interfere with the human readable number or code.

The bar-code symbol should read only the digits found in the human readable number and should not read the dash or space.

Print Contrast Ratio

The print contrast ratio (PCR) is the difference of reflectivity between the bars and spaces, as follows:

$$PCR = \frac{\text{Reflectance of Spaces} - \text{Reflectance of Bars}}{\text{Reflectance of Spaces}}$$

Where reflectance is defined as a percentage figure, the print contrast ratio must be a minimum of 55 percent, with an optimum value of 75 percent.

Readability

The average first-read rate for bar-code symbols produced must be 95 percent (i.e., Only five in 100 will require more than one scan). All bar codes produced through carbons must meet the same readability rate as the original.

Lifetime

The bar-code symbol must be readable for a minimum of eight months with a 95 percent first-read rate.

Print Type

The bar-code symbol may be printed with either carbon or non-carbon ink.

Labels

If labels are used, the label must be a self-adhesive, permanent label and must be smudge-proof.

APPENDIX F

EXCEPTIONS TO THE 15-DAY TIME FRAME FOR CHANGES TO THE PART II APPLICATIONS

Type of change	Time frame for notification
Change in a current business flow	30 days before
Change in carrier code	30 days before
Change in audit trails	30 days before
Change in service providers	30 days before
Change in types of service provided	30 days before
Change of address	30 days before
Change of contact name, telephone, etc	30 days before
Changes in BN or RM	30 days before
New business flows	30 days before
Withdrawal from CSA program	30 days before
Bankruptcy or receivership	as soon as change is public
Change of name	as soon as change is public
Change of ownership	as soon as change is public
Corporate re-organization	as soon as change is public
Mergers and acquisitions	as soon as change is public
New division	as soon as change is public
Sale of facilities, divisions or part of the business	as soon as change is public
Trade chain partners, non-EDI clients	monthly or quarterly, as agreed upon with SPO
Trade chain partners, EDI clients	before use of owner operator or terminal/warehouse
Errors, systems, problems, non-compliance etc.	upon discovery

APPENDIX G

LINK BETWEEN THE CARGO REPORT AND THE HIGHWAY CONVEYANCE REPORT

Individual Cargo Reports	(Highway Conveyance Report) Summarized on the Conveyance Report with the Conveyance Report Number
00539	00547
CCN/TDN CCN/TDN CCN/TDN	Conveyance Report

APPENDIX H

40 DAY REPORT

Reporting carrier name:					
Contact name: (of who is providing the report)					
Phone number: (of who is providing the report)					
Date of report:					
Originating Date	**Importer Name or Business Number**	**Cargo Control Number**	**Unit Number**	**Location of Goods**	**Shipper/Consignee**
Date goods entered Canada		Not required if CSA	Trailer or container number in which cargo entered Canada	City/Prov /Yard where goods are located	

REFERENCES

ISSUING OFFICE –

Customs Self Assessment Program
Trusted Traders Division
Pre-Border Programs Directorate
Canada Border Services Agency

HEADQUARTERS FILE –

LEGISLATIVE REFERENCES –

Transportation of Goods Regulations, Accounting for Imported Goods and Payment of Duties Regulations, Customs Act, sections 32, 37(1), 164, and 166

OTHER REFERENCES –

D3 series, D4-1-4, D17-1-7

SUPERSEDED MEMORANDA "D" –

D3-1-7, August 14, 2009

Services provided by the Canada Border Services Agency are available in both official languages.

Printed in Canada

RÉFÉRENCES

BUREAU DE DIFFUSION –

Programme d'autocotisation des douanes
Division des programmes des négociants fiables
Direction des programmes avant l'arrivée à la frontière
Agence des services frontaliers du Canada

DOSSIER DE L'ADMINISTRATION CENTRALE –

RÉFÉRENCES LÉGALES –

Règlement sur le transport des marchandises Règlement sur la déclaration en détail des marchandises importées et le paiement des droits Loi sur les douanes, articles 32, 37(1), 164 et 166

AUTRES RÉFÉRENCES –

Séries D3, D4-1-4 et D17-1-7

CECI ANNULE LES MÉMORANDUMS « D » –

D3-1-7, le 14 août 2009

Les services fournis par l'Agence des services frontaliers du Canada sont offerts dans les deux langues officielles.

Imprimé au Canada

ANNEXE H

DÉCLARATION – 40 JOURS

Nom du transporteur faisant la déclaration :					
Nom de la personne-ressource : (de la personne qui fournit la déclaration)					
Numéro de téléphone : (de la personne qui fournit la déclaration)					
Date de la déclaration :					
Date initiale	**Nom et numéro d'entreprise de l'importateur**	**Numéro de contrôle du fret**	**Numéro d'unité**	**Endroit des marchandises**	**Expéditeur / destinataire**
Date de l'entrée des marchandises au Canada		Pas nécessaire si PAD	Numéro de remorque ou de conteneur ayant servi à introduire le fret au Canada	Ville / province / cour où les marchandises se trouvent	

ANNEXE G

LIEN ENTRE LA DÉCLARATIONS DU FRET INDIVIDUEL ET LA DÉCLARATION DE FRET ROUTIER

Déclarations de fret individuelles	(Déclaration de fret routier) résumée sur la déclaration de moyen de transport avec le numéro de déclaration de moyen de transport 00547r
00539	00547
CCN/TDN CCN/TDN CCN/TDN	Déclaration de moyen de transport

ANNEXE F

EXCEPTION AU DÉLAI DE 15 JOURS POUR FAIRE DES CHANGEMENTS À L'APPLICATION PARTIE II

Type de changement	**Délai d'avis**
Changement dans le déroulement courant des opérations	30 jours avant
Changement dans le code de transporteur	30 jours avant
Changement dans les pistes de vérification	30 jours avant
Changement dans les prestataires de services	30 jours avant
Changement dans les types de services fournis	30 jours avant
Changement d'adresse	30 jours avant
Changement dans le nom, le numéro de téléphone, etc., de la personne-ressource	30 jours avant
Changements dans le NE ou le RM	30 jours avant
Nouveau déroulement des opérations	30 jours avant
Retrait du PAD	30 jours avant
Faillite ou mise sous séquestre	dès que le changement est public
Changement de nom	dès que le changement est public
Changement de propriétaire	dès que le changement est public
Réorganisation de l'entreprise	dès que le changement est public
Fusions ou acquisitions	dès que le changement est public
Nouvelle division	dès que le changement est public
Vente d'installations, de divisions ou d'une partie de l'entreprise	dès que le changement est public
Partenaires dans la chaîne commerciale, clients non EDI	mensuellement ou trimestriellement, selon ce qui est convenu avec le APM
Partenaires dans la chaîne commerciale, clients EDI	avant l'utilisation du propriétaire-exploitant ou du terminal/de l'entrepôt
Erreurs, systèmes, problèmes, inobservation, etc.	dès constatation

Largeur de la barre large

Pour le code 3 de 9, la largeur de la barre large ne doit pas être inférieure à 2 fois et supérieure à 3 fois celle de la barre étroite, suivant les caractéristiques obligatoires de la barre étroite.

Pour le code 128, il y a 4 différentes largeurs de barre. La largeur doit corresponde à 1, 2, 3 ou 4 fois celle de la barre étroite lorsque la largeur maximale de la barre étroite est précisée ci-dessus, dans la section intitulée **Largeur de la barre étroite**.

Largeur des zones non imprimées

Les zones non imprimées d'en-tête et de queue doivent avoir une largeur minimale correspondant à 10 fois celle de la barre étroite ou 0,03 cm (0,125 pouce), en choisissant le plus élevé de ces chiffres. Les zones non imprimées plus longues augmentent la visibilité du code.

Hauteur du symbole du code à barres

Le symbole du code à barres doit avoir entre 0,95 cm (0,375 pouce) et 1,60 cm (0,625 pouce) de haut.

Longueur du symbole du code à barres

Le symbole du code à barres, y compris les zones non imprimées d'en-tête et de queue et la composante humainement visible, doit se situer entièrement dans un espace d'au plus 12,7 cm (5 pouces) de long sur 3,8 cm (1,5 pouce) de haut.

Format humainement lisible

Il doit toujours y avoir des numéros imprimés humainement lisibles sous le code à barres.

L'impression humainement lisible doit avoir au moins de 0,25 cm (0,0984 pouce) de haut.

Tout numéro humainement lisible doit commencer à gauche du code à barres, directement sous le point où le code à barres commence.

L'espace entre le code à barres et le format humainement lisible et toute ligne ultérieure doit être d'au moins 0,08 cm (0,03 pouce).

Les transporteurs ont le choix d'imprimer leur nom de transporteur. Les participants qui utilisent l'EDI peuvent également imprimer l'acronyme « EDI » ou « EDI – chargement incomplet ». L'impression doit respecter les exigences des zones non imprimées et ne pas bloquer le numéro ou le code humainement lisible.

Le symbole du code à barres devrait permettre uniquement la lecture des chiffres du numéro humainement lisible et non les tirets ou les espaces.

Rapport du contraste d'impression

Le rapport du contraste d'impression (RCI) correspond à la différence de réflectivité entre les barres et les espaces, c'est-à-dire :

$$RCI = \frac{\text{Réflectance des espaces – réflectance des barres}}{\text{Réflectance des espaces}}$$

Lorsque la réflectance est définie en pourcentage, le rapport du contraste d'impression doit être d'au moins 55 % et avoir une valeur optimale de 75 %.

Lisibilité

Le taux moyen de première lecture des symboles de code à barres produits doit être de 95 % (c.-à-d. seulement 5 sur 100 nécessiteront plus d'un balayage). Tous les codes à barres produits au carbone doivent respecter le même taux de lisibilité que l'original.

Durée de vie

Le symbole du code à barres doit être lisible pendant au moins huit mois, avec un taux de première lecture de 95 %.

Type d'impression

Le symbole du code à barres peut être imprimé à l'encre (carbone ou non).

Étiquettes

Les étiquettes utilisées doivent être auto-adhésives, permanentes et à l'épreuve du maculage.

EDI – CHARGEMENT INCOMPLET – QUANTITÉ MANQUANTE

FEUILLE DE DÉCOMPOSITION

Nom du transporteur : _____ -

Date d'entrée au Canada : _____

N° du moyen de transport: _____
format du code à barres indiqué sur la feuille d'introduction, le cas échéant

Codes à barres	ASFC	Option de service
 9999177758887727	 123456789RM0001	PAD
 9999177758889225	 123001119RM000	PAD
 9999177758889995	 123006789RM0001	PAD

MISE À L'ESSAI DES CODES À BARRES

Les codes à barres types doivent être mis à l'essai et approuvés par l'ASFC pour s'assurer qu'ils répondent aux normes de lisibilité de l'ASFC avant d'être utilisés dans le cadre du processus de dédouanement du PAD.

Il incombe à tous les participants au PAD de présenter des codes à barres types pour chacun des éléments d'information fournis au moyen de la méthode de présentation proposée (p. ex. une feuille d'introduction, une feuille d'introduction plastifiée, un document d'expédition, des étiquettes) à l'ASFC aux fins de l'essai et de l'approbation.

Il n'est pas nécessaire de faire approuver la réimpression de codes à barres déjà mis à l'essai et approuvés par l'ASFC, à moins que le processus ou le matériel ayant servi à produire les codes à barres n'ait changé considérablement.

Pour obtenir l'approbation de l'ASFC, veuillez transmettre l'original des documents types ou des étiquettes renfermant les codes à barres au APM responsables du PAD dont vous relevez.

INSTRUCTIONS RELATIVES AUX CODES À BARRES

Symbologies du code à barres

L'une ou l'autre des symbologies suivantes peut être retenue :

- code standard 3 de 9, selon la définition d'AIM (Automatic Identification Manufacturers Inc.), document USS-39 (USD-3). L'utilisation du total de contrôle modulo 43 du code 3 de 9 n'est pas acceptable. Les symboles de code à barres du code 3 de 9 peuvent être imprimés avec un rapport de largeur 2:1 ou 3:1 à la barre étroite, sous réserve du respect des exigences énoncées dans la partie II;
- le code 128 est défini dans le document USS-128 (USD-6 de AIM). Le caractère de contrôle modulo 103 est un élément obligatoire du code 128.

Nota : Dans le cas des numéros de documents de transport comptant plus de 18 caractères, il se pourrait que le code 3 de 9 ne puisse pas être utilisé. La longueur maximale de 4,5 po (11,43 cm) sera strictement appliquée.

Largeur de la barre étroite

La largeur minimale d'une barre étroite est de 0,023 cm (0,009 pouce).

La largeur maximale d'une barre étroite dépend de la symbologie de code à barres choisie, comme suit :

Code 3 de 9 (rapport 2:1) = 0,04 cm (0,016 pouce)
Code 3 de 9 (rapport 3:1) = 0,03 cm (0,012 pouce)
Code 128 = 0,04 cm (0,016 pouce)
Code 128 (double densité) = 0,06 cm (0,024 pouce)

Votre APM **doit** examiner la feuille d'introduction EDI et autoriser le format de celle-ci et des feuilles de décomposition **avant** l'utilisation.

QUANTITÉ MANQUANTE POUR AVOIR UN CHARGEMENT COMPLET

En cas de chargement incomplet, le fret ou le moyen de transport n'est pas nécessairement envoyé en entier à l'ASFC.

Le transporteur a la possibilité de produire une feuille de décomposition ou des documents individuels de contrôle du fret sur support papier. Les codes à barres visant le fret doivent correspondre aux codes à barres pouvant avoir été transmis à l'ASFC et doivent clairement renfermer la mention « **EDI – chargement incomplet** » QUANTITÉ MANQUANTE, dans la partie supérieure du manifeste.

La mainlevée au moyen du PAD, du SEA et de la MDM doit être indiquée dans l'ordre ci-après ou une FEUILLE DE DÉCOMPOSITION distincte peut être utilisée dans le cas des expéditions visées par le PAD. Le fret SOUS DOUANE prévu est indiqué dans les manifestes A8A.

FEUILLE DE DÉCOMPOSITION RECOMMANDÉE

(plusieurs pages lorsque nécessaire)

On recommande également d'utiliser un **INDICATEUR**, notamment une feuille de couleur distincte pour rappeler au chauffeur de présenter sa carte d'inscription au PICSC ou au programme EXPRES lorsqu'il se présente à l'ASFC.

EDI – CHARGEMENT INCOMPLET – QUANTITÉ MANQUANTE

FEUILLE DE DÉCOMPOSITION

Nom du transporteur : _____

Date : _____

N° du moyen de transport: _____
(format du code à barres indiqué sur la feuille d'introduction, le cas échéant)

Codes à barres	ASFC	Option de service
 9999123456789221		SEA
 9999123456789222		SEA
 9999123456789224		SEA
 9999123456789225		SEA AM
 9999123456789226	 123006789RM0001	PAD

Code du transporteur secondaire : Numéro de caution de quatre caractères attribué par l'ASFC à un transporteur. Ce code peut être formé de caractères alphabétiques et de caractères numériques (p. ex. 9999 ou 99AA). Il sert à identifier un transporteur donné en tant que participant au PAD. Le transporteur secondaire peut avoir déjà adopté une méthode de déclaration du code de transporteur. C'est un élément d'information **obligatoire** lorsque le transporteur primaire retient les services d'un autre transporteur pour transporter des marchandises admissibles en son nom, en vertu d'une lettre d'autorisation.



9988

Éléments d'information facultatifs

Code de transporteur du propriétaire-exploitant : Code de quatre caractères attribué par l'ASFC à un propriétaire-exploitant. Ce code peut être formé de caractères alphabétiques et numériques (p. ex. 7999 ou 79AA). Il est utilisé pour identifier un propriétaire-exploitant embauché par un transporteur approuvé participant au PAD. Il s'agit là d'un élément d'information **facultatif**. Cependant, un propriétaire-exploitant peut fournir cet élément d'information sous forme de code à barres s'il veut établir ses antécédents auprès de l'ASFC.



7999

PRÉSENTATION DES ÉLÉMENTS D'INFORMATION SOUS FORME DE CODES À BARRES

Un transporteur qui utilise l'EDI doit utiliser une feuille d'introduction pour présenter les éléments d'information sous forme de codes à barres. Les agents des services frontaliers effectuent un balayage des codes à barres au premier point d'entrée au Canada.

Les éléments d'information obligatoires doivent être présentés dans l'ordre suivant :

- numéro de l'option de service EDI;
- numéro du moyen de transport approuvé;
- code d'identification du chauffeur inscrit, le cas échéant;
- code du transporteur secondaire, le cas échéant.

Si un transporteur choisit de fournir l'un des éléments d'information facultatifs en plus des éléments d'information obligatoires, il doit respecter l'ordre suivant :

– code de transporteur du propriétaire-exploitant (dernier code à barres figurant sur la feuille d'introduction).

FEUILLE D'INTRODUCTION RECOMMANDÉE

On recommande également d'utiliser un **INDICATEUR**, notamment une feuille de couleur distincte pour rappeler au chauffeur de présenter sa carte d'inscription au PICSC ou au programme EXPRES lorsqu'il se présente à l'ASFC.

FEUILLE D'INTRODUCTION EDI		
Option de service EDI – transport routier **00547**		
Numéro du moyen de transport approuvé par l'ASFC **99995678910111213**	NOM DU TRANSPORTEUR	
S'IL Y A LIEU **9988**	**OU**	**7999**
CARRIER NAME Code du transporteur (primaire/secondaire)	**OU**	Code de transporteur du propriétaire-exploitant

APPENDIX E

CARACTÉRISTIQUES DU CODE À BARRES POUR LES TRANSPORTEURS ROUTIERS QUI UTILISENT L'EDI

Programme d'autocotisation des douanes
Caractéristiques du code à barres pour les transporteurs routiers qui utilisent l'EDI

Les instructions et les lignes directrices ci-après s'adressent aux **grands routiers qui utilisent l'échange de données informatisées** (EDI) pour respecter les exigences en matière de l'ASFC. Si vous n'utilisez pas l'EDI, veuillez vous reporter à l'annexe Caractéristiques du code à barres pour les transporteurs routiers qui n'utilisent pas l'EDI.

DÉDOUANEMENT DANS LE CADRE DU PROGRAMME D'AUTOCOTISATION DES DOUANES

Le processus de dédouanement dans le cadre du Programme d'autocotisation des douanes (PAD) est offert aux importateurs et transporteurs autorisés, ainsi qu'aux chauffeurs inscrits au Programme d'inscription des chauffeurs du secteur commercial (PICSC) ou au programme Expéditions rapides et sécuritaires.

ÉLÉMENTS D'INFORMATION POUR LE DÉDOUANEMENT DANS LE CADRE DU PAD

Éléments d'information obligatoires

Pour déclarer du fret au moyen de l'EDI, les transporteurs **doivent** absolument fournir les deux éléments d'information suivants, sous forme de codes à barres, sur une feuille d'introduction, au moment de l'arrivée des marchandises :

- l'option de service;
- le numéro du moyen de transport.

Si le moyen de transport renferme des marchandises assujetties au PAD, le chauffeur inscrit doit également présenter sa carte d'identité avec photo (carte du PICSC ou du programme EXPRES), qui lui a été attribuée par l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC).

Outre les deux éléments d'information obligatoires ci-dessus, si un transporteur utilisant l'EDI confie le transport de marchandises admissibles à un autre transporteur, ce transporteur **doit** être un transporteur approuvé et son code à barres **doit** être fourni.

Éléments d'information facultatifs

Outre les éléments d'information obligatoires aux fins du dédouanement au moyen de l'EDI, les éléments d'information ci-après **peuvent** être fournis au moment de l'arrivée des marchandises (sous forme de code à barres) :

- le code de transporteur du propriétaire-exploitant.

DÉFINITIONS ET UTILISATION DES ÉLÉMENTS D'INFORMATION

Éléments d'information obligatoires

Option de service offerte aux transporteurs routiers qui utilisent l'EDI : Il s'agit du code de cinq chiffres utilisé par l'ASFC pour indiquer l'option de service utilisée pour déclarer les expéditions.



00547

Numéro du rapport du moyen de transport : Il s'agit d'un numéro de référence permettant d'établir un lien avec une expédition (chargement complet) ou toutes les expéditions (chargement incomplet) à bord d'une ou de plusieurs remorques qui arrivent au Canada. Ce code doit débuter par le code de quatre chiffres du transporteur primaire qui utilise l'EDI. Il ne doit pas renfermer plus de 25 caractères et ne peut pas être reproduit pendant une période de trois ans. L'ASFC doit saisir le numéro du moyen de transport à la frontière. On établit un lien entre ce numéro et toutes les expéditions à bord du moyen de transport dans le système de l'ASFC.



99995678910111213

Pour le code 128, il y a 4 différentes largeurs de barre. La largeur doit correspondre à 1, 2, 3 ou 4 fois celle de la barre étroite lorsque la largeur maximale de la barre étroite est précisée ci-dessus, dans la section intitulée **Largeur de la barre étroite.**

Largeur des zones non imprimées

Les zones non imprimées d'en-tête et de queue doivent avoir une largeur minimale correspondant à 10 fois celle de la barre étroite ou 0,03 cm (0,125 pouce), en choisissant le plus élevé de ces chiffres. Les zones non imprimées plus longues augmentent la visibilité du code.

Hauteur du symbole du code à barres

Le symbole du code à barres doit avoir entre 0,95 cm (0,375 pouce) et 1,60 cm (0,625 pouce) de haut.

Longueur du symbole du code à barres

Le symbole du code à barres, y compris les zones non imprimées d'en-tête et de queue et la composante humainement visible, doit se situer entièrement dans un espace d'au plus 12,7 cm (5 pouces) de long sur 3,8 cm (1,5 pouce) de haut.

Format humainement lisible

Il doit toujours y avoir des numéros imprimés humainement lisibles sous le code à barres.

L'impression humainement lisible doit avoir au moins 0,25 cm (0,0984 pouce) de haut.

Tout numéro humainement lisible doit commencer à gauche du code à barres, directement sous le point où le code à barres commence.

L'espace entre le code à barres et le format humainement lisible et toute ligne ultérieure doit être d'au moins 0,08 cm (0,03 pouce).

Le nom du transporteur, de l'importateur et du transporteur secondaire doivent être imprimés pour tous les codes à barres imprimés. L'impression doit respecter les exigences des zones non imprimées et ne pas bloquer le numéro ou le code humainement lisible.

Rapport du contraste d'impression

Le rapport du contraste d'impression (RCI) correspond à la différence de réflectivité entre les barres et les espaces, c'est-à-dire :

$$RCI = \frac{\text{Réflectance des espaces – réflectance des barres}}{\text{Réflectance des espaces}}$$

Lorsque la réflectance est définie en pourcentage, le rapport du contraste d'impression doit être d'au moins 55 % et avoir une valeur optimale de 75 %.

Lisibilité

Le taux moyen de première lecture des symboles de code à barres produits doit être de 95 % (c.-à-d. seulement 5 sur 100 nécessiteront plus d'un balayage). Tous les codes à barres produits au carbone doivent respecter le même taux de lisibilité que l'original.

Durée de vie

Le symbole du code à barres doit être lisible pendant au moins huit mois, avec un taux de première lecture de 95 %.

Type d'impression

Le symbole du code à barres doit être imprimé à l'encre (carbone ou non).

Étiquettes

Les étiquettes utilisées doivent être auto-adhésives, permanentes et à l'épreuve du maculage.

Feuille d'introduction recommandée – Exemple n° 2

Feuille d'introduction PAD/EXPRES

Code du transporteur approuvé – *raison sociale : Trucking Inc*



9999

Numéro de l'importateur autorisé – *raison sociale Inc*



123006789RM0001

L'exemple n° 2 fait état d'une feuille d'introduction abrégée, c'est-à-dire une feuille d'introduction qui ne renferme que deux des éléments d'information obligatoires, ainsi que les en-têtes acceptables pour le document et les codes à barres.

Le troisième élément d'information obligatoire, c'est-à-dire le numéro d'inscription du chauffeur, est imprimé sur la carte d'adhésion au PAD ou au programme EXPRES attribuée au chauffeur approuvé.

MISE À L'ESSAI DES CODES À BARRES

Les codes à barres types doivent être mis à l'essai et agréés par l'ASFC pour s'assurer qu'ils répondent aux normes de lisibilité de l'ASFC avant d'être utilisés dans le cadre du processus de dédouanement PAD/EXPRES.

Il incombe à tous les participants au PAD et au programme EXPRES de présenter des codes à barres types pour chacun des éléments d'information fournis au moyen de la méthode de présentation proposée (p. ex. une feuille d'introduction, une feuille d'introduction plastifiée, un document d'expédition, des étiquettes) à l'ASFC aux fins des essais et de l'approbation.

Il n'est pas nécessaire de faire approuver la réimpression de codes à barres déjà mis à l'essai et approuvés par l'ASFC, à moins que le processus ou le matériel ayant servi à produire les codes à barres n'ait changé considérablement.

Pour obtenir l'approbation de l'ASFC, veuillez transmettre l'original des documents types ou des étiquettes renfermant les codes à barres au APM responsable du PAD et du programme EXPRES dont vous relevez.

INSTRUCTIONS RELATIVES AUX CODES À BARRES

Symbologies du code à barres

L'une ou l'autre des symbologies suivantes peut être retenue :

- code standard 3 de 9, selon la définition d'AIM (Automatic Identification Manufacturers Inc.), document USS-39 (USD-3). L'utilisation du total de contrôle modulo 43 du code 3 de 9 n'est pas acceptable. Les symboles de code à barres du code 3 de 9 peuvent être imprimés avec un rapport de largeur 2:1 ou 3:1 à la barre étroite, sous réserve du respect des exigences énoncées dans la partie II;
- le code 128 est défini dans le document USS-128 (USD-6 de AIM). Le caractère de contrôle modulo 103 est un élément obligatoire du code 128.

Nota : Dans le cas des numéros de documents de transport comptant plus de 18 caractères, il se pourrait que le code 3 de 9 ne puisse pas être utilisé. La longueur maximale de 4,5 po (11,43 cm) sera strictement appliquée.

Largeur de la barre étroite

La largeur minimale d'une barre étroite est de 0,023 cm (0,009 pouce).

La largeur maximale d'une barre étroite dépend de la symbologie du code à barres choisie, comme suit :

Code 3 de 9 (rapport 2:1) = 0,04 cm (0,016 pouce)
Code 3 de 9 (rapport 3:1) = 0,03 cm (0,012 pouce)
Code 128 = 0,04 cm (0,016 pouce)
Code 128 (double densité) = 0,06 cm (0,024 pouce)

Largeur de la barre large

Pour le code 3 de 9, la largeur d'une barre large ne doit pas être inférieure à 2 fois et supérieure à 3 fois celle de la barre étroite, suivant les caractéristiques obligatoires de la barre étroite.

L'agent des services frontaliers ne conserve pas la feuille d'introduction; dans la plupart des cas, il en fait la lecture optique et la remet au chauffeur.

La feuille d'introduction **peut** être laminée. On recommande que la feuille d'introduction soit laminée pour en accroître la durabilité et la lisibilité puisqu'elle doit être réutilisée à plusieurs points frontaliers.

La présentation optimale est une feuille d'introduction renfermant, dans l'ordre décrit, tous les codes à barres obligatoires, imprimés ou sur une étiquette. Si un transporteur ne peut utiliser une feuille d'introduction, les éléments d'information peuvent être présentés sur un document d'expédition ou sur des étiquettes.

Toute autre méthode de présentation des éléments d'information sous forme de codes à barres doit être approuvée par l' APM **de l'ASFC avant l'utilisation du processus de dédouanement dans le cadre du PAD.**

Quelle que soit la méthode utilisée pour fournir les éléments d'information en question, les éléments d'information obligatoires doivent être présentés dans l'ordre suivant :

- le code du transporteur autorisé;
- le numéro d'entreprise de l'importateur autorisé;
- le code du transporteur secondaire, le cas échéant.

Si un transporteur choisit de fournir un ou la totalité des éléments d'information facultatifs en plus des éléments d'information obligatoires, il doit le faire dans l'ordre suivant :

- le numéro de l'option de service du PAD;
- le code du transporteur autorisé (remarque : ce code n'est pas nécessaire si le numéro du document de transport est fourni, car ce numéro inclut le code du transporteur autorisé) **ou** le numéro du document de transport;
- le numéro d'entreprise de l'importateur autorisé;
- le code du transporteur secondaire, le cas échéant.

Veuillez vous reporter à l'exemple qui suit.

Feuille d'introduction recommandée – Exemple n° 1

Feuille d'introduction PAD/EXPRES
00497 Option de service au PAD
9999 Code du transporteur autorisé PAD/EXPRES – *y compris la raison social*
123006789RM0001 Numéro d'entreprise de l'importateur autorisé – *y compris la raison social*
9988 Code du transporteur secondaire – *y compris la raison social*

L'exemple n° 1 donne un aperçu de tous les codes à barres facultatifs et obligatoires possibles, sauf pour ce qui est du numéro d'inscription du chauffeur, dans l'ordre approprié, ainsi qu'un exemple d'en-têtes et de descriptions acceptables à côté de chaque code à barres.

Ces en-têtes ou descriptions peuvent être indiqués au-dessus ou en-dessous du code à barres, à condition qu'ils n'entravent pas les spécifications en matière d'espacement du code à barres ou la lisibilité.

Le numéro d'inscription du chauffeur est imprimé sur la carte d'inscription au PICSC ou la carte d'adhésion au programme EXPRES.

Numéro d'entreprise de l'importateur autorisé : Numéro de 15 caractères attribué par l'ASFC à un importateur. Ce numéro est formé de neuf caractères numériques, des lettres RM et de quatre caractères numériques. Il n'y a pas d'espaces entre les caractères (p. ex. 123456789RM0001). Ce numéro sert à identifier un importateur donné en tant que participant au PAD. C'est un élément d'information **obligatoire** pour le dédouanement dans le cadre du PAD (remarque : les transporteurs devraient communiquer avec leurs clients qui sont des importateurs autorisés ou avec la société de logistique travaillant au nom de l'importateur afin d'obtenir les codes à barres de l'importateur ou le numéro d'entreprise de l'importateur leur permettant de produire des codes à barres).



123006789RM0001

Code du transporteur secondaire : Numéro unique de caution de quatre caractères attribué par l'ASFC à un transporteur. Ce code de quatre caractères peut être formé de caractères alphabétiques et de caractères numériques (p. ex. 9999 ou 99AA). Il sert à identifier un transporteur donné en tant que participant au PAD. C'est un élément d'information **obligatoire** lorsque le transporteur primaire retient les services d'un autre transporteur autorisé pour transporter des marchandises admissibles en son nom, en vertu d'une lettre d'autorisation.



9988

Éléments d'information facultatifs

Option de service du PAD : Code de cinq caractères utilisé par l'ASFC pour indiquer l'option de service servant à dédouaner des expéditions. Pour la plupart des options de service (p. ex. le SEA), l'agent de l'ASFC introduit ce code au moment de l'arrivée des marchandises et il en sera ainsi dans le cadre du processus de dédouanement du PAD. Si, toutefois, un transporteur choisit de préparer et de présenter le code de l'option de service sous forme de code à barres pour les dédouanements dans le cadre du PAD, il se pourrait que cette mesure facilite le dédouanement des marchandises. C'est un élément d'information **facultatif**.

Dans le cas des transporteurs qui n'utilisent pas l'EDI pour le dédouanement dans le cadre du PAD dans le mode routier, le numéro de cette option est 00497.



00497

Numéro du document de transport : Numéro de référence unique produit par les transporteurs autorisés qui veulent assurer un suivi des expéditions dans le cadre du PAD, en leur attribuant un numéro distinct. Ce numéro est essentiel pour recevoir des messages du Système de transmission des avis de mainlevée (STAM) dans le cas d'expéditions individuelles. Le numéro du document de transport ne doit pas renfermer plus de 25 caractères et les quatre premiers **doivent** être le code de transporteur. Le numéro du document de transport ne peut être reproduit pendant une période de trois ans. Le numéro du document de transport est un élément d'information **facultatif** (remarque : si un transporteur autorisé choisit d'établir et de présenter le numéro du document de transport, il n'est pas tenu de fournir un code de transporteur distinct, sous forme de code à barres).



99991234567890

PRÉSENTATION DES ÉLÉMENTS D'INFORMATION SOUS FORME DE CODES À BARRES

Il incombe aux transporteurs approuvés aux fins du PAD et du programme EXPRES de soumettre les codes à barres obligatoires aux douanes (dans un format valide) lorsqu'ils déclarent une expédition.

L'ASFC recommande fortement aux transporteurs de produire et d'utiliser une feuille d'introduction ou un document de contrôle pour présenter les éléments d'information sous forme de codes à barres. Cette feuille permettra aux agents des services frontaliers de lire plus aisément (avec un crayon-lecteur) les éléments d'information en question et facilitera le dédouanement des marchandises. 123006789RM0001

Il n'y a pas de spécification quant à la taille de la feuille d'introduction, mais les codes à barres obligatoires doivent inclure les en-têtes ou les titres conformément aux échantillons ci-joints, et les spécifications en ce qui a trait à la taille des codes à barres proprement dit doivent être respectées.

ANNEXE D

CARACTÉRISTIQUES DU CODE À BARRES POUR LES TRANSPORTEURS ROUTIERS QUI N'UTILISENT PAS L'EDI

Programme d'autocotisation des douanes
Caractéristiques du code à barres pour les transporteurs routiers qui n'utilisent pas l'EDI

Les instructions et les lignes directrices ci-après s'adressent aux **transporteurs routiers qui n'utilisent pas l'échange de données informatisé** (EDI) pour respecter les exigences en matière de dédouanement de l'ASFC. Les transporteurs qui utilisent l'EDI doivent se reporter à l'annexe E (Caractéristiques du code à barres pour les transporteurs routiers qui utilisent l'EDI.)

DÉDOUANEMENT DANS LE CADRE DU PROGRAMME D'AUTOCOTISATION DES DOUANES

Le processus de dédouanement dans le cadre du Programme d'autocotisation des douanes (PAD) est offert aux importateurs et transporteurs autorisés, ainsi qu'aux chauffeurs inscrits au Programme d'inscription des chauffeurs du secteur commercial (PICSC) ou le programme Expéditions rapides et sécuritaires (EXPRES).

ÉLÉMENTS D'INFORMATION POUR LE DÉDOUANEMENT DANS LE CADRE DU PAD

Éléments d'information obligatoires

Pour pouvoir dédouaner des marchandises admissibles aux fins du PAD et du programme EXPRES au moyen du processus de dédouanement du PAD, les transporteurs approuvés **doivent** fournir les trois éléments d'information obligatoires ci-après, sous forme de codes à barres :

- le code du transporteur approuvé;
- le numéro d'entreprise de l'importateur approuvé;
- la carte d'identité avec photo du chauffeur inscrit au PICSC ou à l'EXPRES, fournie par l'ASFC.

Outre les trois éléments d'information obligatoires ci-dessus, si le transporteur confie le transport de marchandises admissibles à un autre transporteur approuvé, il **doit** également fournir le code du transporteur secondaire (sous forme de code à barres) au moment de l'arrivée des marchandises.

Éléments d'information facultatifs

Outre les éléments d'information exigés aux fins du dédouanement dans le cadre du PAD, les éléments d'information ci-après (sous forme de codes à barres) **peuvent** être fournis au moment de l'arrivée des marchandises :

- le numéro de l'option de service du PAD;
- le numéro du document de transport.

DÉFINITIONS ET UTILISATION DES ÉLÉMENTS D'INFORMATION

Éléments d'information obligatoires

Code du transporteur autorisé : Numéro unique de caution de quatre caractères attribué par l'ASFC à un transporteur. Le code du transporteur peut être formé de caractères alphabétiques et numériques (p. ex. 9999 ou 99AA). Il sert à identifier un transporteur donné en tant que participant au PAD. C'est un élément d'information **obligatoire** pour le dédouanement dans le cadre du PAD (remarque : si un transporteur choisit d'utiliser le numéro du document de transport facultatif, il n'est pas tenu de fournir un code à barres distinct étant donné que le numéro du document de transport inclut le code du transporteur autorisé).



9999

- le nombre global d'enregistrements n'est pas égal au nombre indiqué dans l'enregistrement d'en-queue, y compris les enregistrements d'en-tête et d'en-queue;
- la zone du nombre d'enregistrements ne renferme pas 9 chiffres (p. ex. 000000076);
- il y a un retour obligatoire après l'enregistrement d'en-queue.

TABLEAU DE RÉFÉRENCE DES CODES DE PROVINCE OU D'ÉTAT

Province/Territoire	Code	Province/Territoire	Code
Alberta	AB	Territoires du Nord-Ouest	NT
Colombie-Britannique	BC	Nunavut	NU
Manitoba	MB	Ontario	ON
Nouveau-Brunswick	NB	Île-du-Prince-Édouard	PE
Terre-Neuve-et-Labrador	NF	Québec	QC
Nouvelle-Écosse	NS	Saskatchewan	SK
		Territoire du Yukon	YK

État	Code	État	Code
Alaska	AK	Mississippi	MS
Alabama	AL	Montana	MT
Arkansas	AR	Caroline du Nord	NC
Arizona	AZ	Dakota du Nord	ND
Californie	CA	Nebraska	NE
Colorado	CO	New Hampshire	NH
Connecticut	CT	New Jersey	NJ
District de Columbia	DC	Nouveau Mexique	NM
Delaware	DE	Nevada	NV
Floride	FL	New York	NY
Géorgie	GA	Ohio	OH
Hawaii	HI	Oklahoma	OK
Iowa	IA	Oregon	OR
Idaho	ID	Pennsylvanie	PA
Illinois	IL	Rhode Island	RI
Indiana	IN	Caroline du Sud	SC
Kansas	KS	Dakota du Sud	SD
Kentucky	KY	Tennessee	TN
Louisiane	LA	Texas	TX
Massachusetts	MA	Utah	UT
Maryland	MD	Virginie	VA
Maine	ME	Vermont	VT
Michigan	MI	Washington	WA
Minnesota	MN	Wisconsin	WI
Missouri	MO	Virginie occidentale	WV
		Wyoming	WY

8	Code de pays	2 caractères alphabétiques	Doit être un code valide – CA pour le Canada ou US pour les États-Unis	US
9	Code postal/ZIP	10 caractères alphanumériques	Code postal ou code ZIP valide; ne pas laisser d'espaces entre les caractères alphanumériques dans un code postal	12345
10	Nom de famille du particulier	50 caractères alphanumériques	Nom de famille requis, le cas échéant; sinon, insérer 50 espaces	Smith
11	Prénom(s) du particulier	30 caractères alphanumériques	Prénom(s) requis, le cas échéant; sinon, insérer 30 espaces	John
12	Raison sociale de l'entreprise du propriétaire-exploitant	175 caractères alphanumériques	Au moins 2 caractères alphanumériques (ponctuation et symboles acceptés)	Smith's Trucking Inc.
13	Caractères de remplissage	81 espaces	81 espaces	81 espaces

ENREGISTREMENT D'EN-QUEUE

Le fichier doit se terminer par un enregistrement d'en-queue comptant 450 octets (c.-à-d. 450 caractères, y compris les espaces). Toutes les zones ci-après sont obligatoires et doivent avoir la longueur précisée. Les caractères inutilisés doivent être des espaces. **Ne pas inclure un retour obligatoire à la fin de l'enregistrement d'en-queue (c.-à-d. ne pas appuyer sur « Enter »).**

Zone	Élément d'information	Longueur	Caractéristiques
1	Identificateur d'enregistrement	2 caractères numériques	Doit être « 99 »
2	Nombre d'enregistrements	9 caractères numériques	Le nombre d'enregistrements (c.-à-d. le nombre de terminaux et d'entrepôts) indiqués dans le fichier, y compris l'enregistrement d'en-tête et l'enregistrement de queue. Ce nombre doit être précédé de zéros (p. ex. 000000076)
3	Caractères de remplissage	439 espaces	439 espaces

Exemple : Si le fichier fait état de 74 terminaux et entrepôts et si on tient compte du fait qu'on doit ajouter les enregistrements d'en-tête et de queue, l'enregistrement de queue serait 99000000076, suivi de 439 espaces. **Ne pas remplir au moyen de zéros.**

RAISONS DU REFUS DES PRÉSENTATIONS EN FICHIER PLAT

Les présentations seront **refusées** si :

- l'enregistrement d'en-tête n'existe pas, n'est pas unique ou se trouve ailleurs dans le fichier;
- l'enregistrement d'en-tête ne commence pas par « 01 »;
- le code du transporteur (4 caractères) n'est pas valide aux fins de l'ASFC;
- l'enregistrement d'en-tête ou d'en-queue ne compte pas exactement 450 caractères, y compris les espaces;
- il n'existe aucun enregistrement de gare ou d'entrepôt ou de propriétaire-exploitant (c.-à-d. qu'aucun enregistrement de données n'a été fourni);
- les enregistrements de gare ou d'entrepôt ou de propriétaire-exploitant ne comptent pas exactement 450 caractères, y compris les espaces;
- la raison sociale est indiquée en double;
- il y a une espace dans le code postal;
- les données de chaque zone ne sont pas cadrées à gauche;
- l'enregistrement d'en-queue n'existe pas, il est double ou il se trouve ailleurs dans le fichier;
- l'enregistrement d'en-queue ne commence pas par « 99 »;

4	Ligne d'adresse 2	30 caractères alphanumériques	(ponctuation et symboles acceptés)	Suite 6
5	Ville	30 caractères alphanumériques	Au moins 2 caractères (ponctuation et symboles acceptés)	Calgary
6	Code de province ou d'État	2 caractères alphabétiques	Le code valide de la province ou de l'État est obligatoire; voir le tableau de référence ci-joint	AB
7	Code de pays	2 caractères alphabétiques	Code valide – CA pour le Canada, US pour les États-Unis ou MX pour le Mexique	CA
8	Code postal/ZIP	10 caractères alphanumériques	Code postal ou code ZIP Code valide; ne pas laisser d'espaces entre les caractères alphanumériques dans un code postal	N9D7H4
9	Raison sociale	175 caractères alphanumériques	Au moins 2 caractères alphanumériques (ponctuation et symboles acceptés)	Burt's Terminal
10	Caractères de remplissage	165 espaces	Remplir au moyen de 165 espaces	165 espaces

ENREGISTREMENTS DE PROPRIÉTAIRES-EXPLOITANTS

Chaque ligne (c.-à-d. chaque enregistrement d'un propriétaire-exploitant) doit renfermer 450 octets (c.-à-d. 450 caractères, y compris les espaces). Toutes les zones indiquées ci-après sont obligatoires pour la longueur déterminée. Tous les caractères inutilisés doivent être des espaces. Un retour est obligatoire à la fin de chaque ligne (appuyer sur la touche « Enter »).

Nota : Un propriétaire – exploitant est une personne qui possède et opère son propre équipement de transport et qui, aux termes d'une entente contractuelle écrite, affecte de façon exclusive son équipement à un transporteur PAD.

Au moins un des éléments d'information suivants est nécessaire en ce qui a trait au propriétaire-exploitant, sinon le fichier sera rejeté :

- code de transporteur du propriétaire-exploitant (zone 3);
- nom de famille et prénom du propriétaire-exploitant (zones 10 et 11);
- raison sociale de l'entreprise du propriétaire-exploitant (zone 12).

Cependant, lorsque le propriétaire-exploitant est un chauffeur individuel, on doit inclure le code du propriétaire-exploitant s'il en a un (zone 3), son nom de famille (zone 10), son ou ses prénoms (zone 11) et la raison sociale de son entreprise, le cas échéant (zone 12) ou, si le propriétaire-exploitant possède un parc automobile, on doit inclure son code de propriétaire-exploitant s'il en a un (zone 3) et la raison sociale de son entreprise (zone 12).

Zone	Élément d'information	Longueur	Caractéristiques	Exemple
1	Identificateur d'enregistrement	2 caractères numériques	Doit être « 04 »	04
2	Code du transporteur	4 caractères alphanumériques	Code du transporteur participant au PAD	30AA
3	Code de transporteur du propriétaire-exploitant	4 caractères alphanumériques	Code de transporteur valide du propriétaire-exploitant; si le propriétaire-exploitant n'a pas de code de transporteur, insérer 4 espaces	7ZZZ
4	Ligne d'adresse 1	30 caractères alphanumériques	Au moins 2 caractères, dont un caractère numérique (ponctuation et symboles acceptés)	88 128th Street
5	Ligne d'adresse 2	30 caractères alphanumériques	(ponctuation et symboles acceptés)	Unit 456
6	Ville	30 caractères alphanumériques	Au moins 2 caractères (ponctuation et symboles acceptés)	New York
7	Code de province ou d'État	2 caractères alphabétiques	Le code valide de la province ou de l'État est obligatoire; voir le tableau de référence ci-joint	NY

- le numéro de la bande magnétique.

En outre, la bande magnétique **doit** :

- avoir un label standard;
- être ronde (3420) ou carrée (3480/3490);
- avoir une densité de bande de 6520 bpi, ou 18 ou 36 pistes.

Nota : Un fichier avec des bandes multivolumes ayant seulement un en-tête et un en-queue peut être copié, jusqu'à concurrence de 8 volumes.

CARACTÉRISTIQUES DU FICHIER PLAT

Il est important que les renseignements fournis sur la disquette, le CD-ROM ou la bande magnétique soient conformes aux caractéristiques du fichier plat décrites ci-après. Seuls les fichiers plats ayant des enregistrements de longueur fixe avec extension .txt et dont toutes les zones sont cadrées à gauche peuvent être acceptés par l'ASFC et téléchargés dans ses systèmes. Les fichiers non conformes aux caractéristiques et ne pouvant être téléchargés dans les systèmes de l'ASFC seront retournés au transporteur ayant présenté la demande, ce qui ralentira le processus de demande et d'approbation.

L'ASFC ne manipulera pas les fichiers afin de les rendre conformes aux caractéristiques du fichier plat. Si des corrections ou des mises à jour sont nécessaires, l'ASFC ne peut pas les accepter par courrier électronique.

Un fichier plat se compose de ce qui suit :

- un enregistrement d'en-tête;
- des enregistrements des données;
- un enregistrement d'en-queue.

Enregistrement d'en-tête

Le fichier doit commencer par un enregistrement d'en-tête comptant 450 octets (c.-à-d. 450 caractères, y compris les espaces). Toutes les zones ci-après sont obligatoires et doivent être de la longueur précisée. Faire l'enregistrement d'en-tête avec retour obligatoire (c.-à-d. appuyer sur « Enter »).

Zone	Élément d'information	Longueur	Caractéristiques
1	Identificateur d'enregistrement	2 caractères numériques	Doit être « 01 »
2	Code du transporteur	4 caractères alphanumériques	Code valide du transporteur participant au PAD
3	Caractères de remplissage	444 espaces	444 espaces

Exemple : Si votre code de transporteur était 30 AA, l'en-tête serait 0130AA, suivi de 444 espaces. **Ne pas remplir les espaces au moyen de zéros.**

Enregistrements de données

ENREGISTREMENTS DE TERMINAUX OU D'ENTREPÔTS

Chaque ligne (c.-à-d. chaque enregistrement de terminaux ou d'entrepôts) doit contenir 450 octets (c.-à-d. 450 caractères, y compris les espaces). Toutes les zones ci-après sont obligatoires et doivent avoir la longueur précisée. Tous les caractères inutilisés doivent être des espaces. Un retour est obligatoire à la fin de chaque ligne (appuyer sur « Enter »).

Zone	Élément d'information	Longueur	Caractéristiques	Exemple
1	Identificateur d'enregistrement	2 caractères numériques	Doit être « 05 »	05
2	Code du transporteur	4 caractères alphanumériques	Code du transporteur participant au PAD	30AA
3	Ligne d'adresse 1	30 caractères alphanumériques	Au moins 2 caractères alphanumériques, dont un caractère numérique (ponctuation et symboles acceptés)	1234 Apple Drive

ANNEXE C

CARACTÉRISTIQUES DES CHARGEMENTS POUR LES TERMINAUX, ENTREPÔTS ET PROPRIÉTAIRES-EXPLOITANTS

Programme d'autocotisation des douanes
Caractéristiques des fichiers plats pour les partenaires dans la chaîne commerciale

Dans le cadre du processus de demande de participation au Programme d'autocotisation des douanes (PAD), les transporteurs doivent présenter un relevé de leurs partenaires de la chaîne commerciale à l'ASFC, comme suit :

- la partie I de la demande de participation au PAD doit être accompagnée d'une liste des terminaux et entrepôts appartenant au transporteur ou exploités par ce dernier;
- une liste des propriétaires-exploitants auxquels le transporteur a l'intention d'avoir recours pour le dédouanement dans le cadre du PAD doit être soumise à l'ASFC pendant la partie II de la demande.

Voici le support sur lequel la liste des **terminaux et entrepôts** doit être présentée :

Nombre de terminaux et d'entrepôts	Support à utiliser
Moins de 25	Partie I de la demande
Entre 25 et 1 000	Disquette ou CD-ROM
Entre 1 001 et 6 000	CD-ROM
Plus de 6 000	Bande magnétique

Voici le support sur lequel doit être présentée la liste des **propriétaires-exploitants**.

Nombre de propriétaires-exploitants	Support à utiliser
Moins de 25	Par écrit, pendant la partie II
Entre 25 et 1 000	Disquette ou CD-ROM
Entre 1 001 et 6 000	CD-ROM
Plus de 6 000	Bande magnétique

Les instructions ci-après s'appliquent aux transporteurs comptant plus de 25 terminaux et entrepôts ou faisant appel à plus de 25 propriétaires-exploitants lorsqu'ils en fournissent la liste à l'ASFC.

CARACTÉRISTIQUES DU SUPPORT

Il est important que les supports présentés soient conformes aux caractéristiques décrites ci-après. Les présentations non conformes qui ne peuvent pas être téléchargées dans les systèmes de l'ASFC seront retournées au transporteur ayant présenté la demande, ce qui ralentira le processus de demande et d'approbation.

Si une disquette est présentée, veuillez écrire sur la disquette le nom de votre société, les terminaux et entrepôts ou propriétaires-exploitants indiqués dans le CD-ROM, le cas échéant, ainsi que le nom du fichier.

Si une disquette est présentée, veuillez écrire sur la disquette le nom de votre société, les terminaux et entrepôts ou les propriétaires-exploitants indiqués dans le CD-ROM, le cas échéant, ainsi que le nom du fichier.

En outre, la disquette **doit** :

- être un disque compact enregistrable, CD-R (c.-à-d. une seule écriture);
- avoir une densité de 640 ou 700 Mo;
- être bien fermé.

Si une bande magnétique est présentée, veuillez écrire, sur la bande ou sur une pièce jointe, ce qui suit :

- le nom de votre société;
- les terminaux et entrepôts ou les propriétaires-exploitants indiqués sur la bande magnétique, le cas échéant;
- le nom du fichier;
- la forme de la bande (ronde ou carrée);
- le nombre de pistes (18 ou 36), le cas échéant;

ANNEXE B

SCÉNARIOS EDI

Le tableau ci-après donne un aperçu de scénarios d'EDI pouvant survenir, ainsi que du processus applicable. Dans tous les cas, le transporteur est autorisé à participer au PAD.

Méthode de dédouanement	Statut du chauffeur	LIP	Bureaux intérieurs
PAD	Le chauffeur doit être inscrit, sinon il est passible d'une pénalité	- Le fret arrive automatiquement - Marchandises dont la livraison est autorisée ou qui sont renvoyées en vue d'un examen	- Les marchandises dont la livraison est autorisée peuvent être livrées à l'établissement de l'importateur, du propriétaire ou du destinataire
SEA **et** marchandises visées par le PAD à bord du moyen de transport (Document de contrôle du fret à destination d'un bureau frontalier ou en provenance de celui-ci)	Le chauffeur doit être inscrit, sinon il est passible d'une pénalité	- Les marchandises dont la mainlevée est recommandée arrivent automatiquement et sont rajustées de façon à indiquer que la mainlevée a été effectuée - Le moyen de transport est autorisé à passer	- Le transporteur « arrive » les marchandises à un entrepôt de type SO (ou d'attente) - Les marchandises qui font l'objet d'une mainlevée peuvent être livrées
SEA **sans** marchandises visées par le PAD à bord du moyen de transport (Document de contrôle du fret à destination d'un bureau frontalier ou en provenance de celui-ci)	Il n'est pas nécessaire que le chauffeur soit inscrit	Même chose que ci-dessus	Même chose que ci-dessus
Échec de la demande SEA, SEIA ou marchandises sous douane **avec** marchandises visées par le PAD à bord du moyen de transport (Document de contrôle du fret d'un bureau frontalier à un bureau intérieur)	Le chauffeur doit être inscrit, sinon il est passible d'une pénalité	- Les marchandises dont la mainlevée est recommandée **n'arrivent pas** automatiquement ou ne font pas l'objet d'un rajustement en vue de la mainlevée - Le moyen de transport qui ne renferme pas un message d'examen à la frontière peut être autorisé à passer - Le port de destination devra être changé du bureau frontalier à un bureau intérieur	- Le moyen de transport peut se rendre dans un entrepôt de type SO (ou d'attente) - Le transporteur peut « arriver » les marchandises à l'entrepôt de type SO - Les marchandises dont la mainlevée est effectuée peuvent être livrées - Les marchandises dont la mainlevée n'est pas effectuée demeurent à l'entrepôt de type SO en attente de leur mainlevée par l'ASFC
Échec de la demande SEA, SEIA ou marchandises sous douane **sans** marchandises visées par le PAD à bord du moyen de transport (Document de contrôle du fret à destination d'un bureau frontalier ou en provenance de celui-ci)	Il n'est pas nécessaire que le chauffeur soit inscrit pour pouvoir se rendre à un entrepôt de type SO	Même chose que ci-dessus	Même chose que ci-dessus

Propriétaire-exploitant	Une personne qui possède et opère son propre équipement de transport et qui, aux termes d'une entente contractuelle écrite, affecte de façon exclusive son équipement à un transporteur PAD.
RSAP	Régime de sanctions administratives et pécuniaires
SSMAEC	Système de soutien de la mainlevée accélérée des expéditions commerciales
Terminaux et entrepôts	Endroits détenus ou contrôlés par la société du transporteur et où il peut avoir accès à du fret international dégroupé, groupé, conservé ou transféré.
Transporteur	Toute personne qui, conformément au *Règlement sur le transit des marchandises*, est autorisée à transporter des marchandises ou à faire transporter des marchandises.
Transporteur PAD	Un transporteur autorisé à participer au PAD.
Transporteur primaire	Le transporteur PAD autorisé qui assume la responsabilité des marchandises et demeure redevable des droits et des taxes jusqu'à ce que les marchandises soient livrées au lieu d'affaires de l'importateur, du propriétaire ou du destinataire. Le transporteur primaire conserve une piste de vérification et des documents ayant trait à l'expédition PAD. La responsabilité d'une expédition PAD est déterminée par l'utilisation du code de transporteur, du transporteur primaire, au moment de la déclaration des marchandises.
Transporteur secondaire	Le transporteur PAD autorisé qui transporte des marchandises jusqu'au Canada au nom d'un transporteur PAD primaire. Le transporteur secondaire doit avoir en sa possession une lettre d'autorisation du transporteur PAD primaire et doit présenter le code de transporteur du transporteur primaire ainsi que son propre code de transporteur, au moment de la déclaration des marchandises.

Expédition visée par le PAD	Marchandises pouvant être importées au Canada en utilisant l'option de service du PAD, puisque l'importateur et le transporteur participent tous deux au programme. Dans le cas d'un transporteur routier, le chauffeur doit également participer au programme PICSC ou EXPRES.
Exploitant de parc	Un propriétaire-exploitant (voir définition) qui possède plusieurs pièces d'équipement utilisées en partie par un transporteur participant au PAD, en vertu d'une entente écrite.
Importateur participant au PAD	Un importateur autorisé à participer au PAD.
LIP	Ligne d'inspection primaire
Loi	*Loi sur les douanes*
Mainlevée PAD	La date où les marchandises de l'importateur autorisé sont physiquement reçues au lieu d'affaires de l'importateur, du propriétaire ou du destinataire, peu importe si les marchandises en question ont été incluses ou non dans l'inventaire.
Marchandises admissibles au PAD	Marchandises expédiées directement des États-Unis ou du Mexique et dont la déclaration au Canada n'est pas assujettie à la présentation d'un permis, d'une licence ou d'un autre document semblable en vertu d'une loi fédérale ou provinciale.
Marchandises américaines	Marchandises importées des États-Unis n'ayant pas transité par les États-Unis à partir d'un autre pays et n'ayant pas quitté une zone de libre-échange américaine sans avoir fait l'objet d'un processus ou d'une mesure supplémentaire. Elles peuvent inclure les marchandises provenant des États-Unis ou celles mises sur le marché aux États-Unis.
Marchandises commerciales	Marchandises importées au Canada pour être vendues à des fins commerciales, industrielles et institutionnelles ou à des fins similaires.
NCF	Numéro de contrôle du fret
Numéro d'entreprise (NE)	Code de 15 caractères alphanumériques, attribué par l'Agence du revenu du Canada et servant à identifier une entreprise. Le NE est composé d'un numéro d'inscription de neuf chiffres suivi de six caractères identifiant le type de compte. Par exemple : 123456789RM0002 Le numéro d'enregistrement 123456789 identifie l'entreprise légale. Le type de compte RM0002 identifie une division ou branche d'importateur/exportateur de cette entité légale.
Numéro du document de transport (NDT)	Numéro de contrôle du fret attribué par un transporteur.
Option de service (OS)	Code numérique utilisé dans les systèmes de l'ASFC afin d'indiquer le programme de dédouanement utilisé.
PAD	Programme d'autocotisation des douanes
Partenaire dans la chaîne commerciale (PCC)	Entreprise participant directement à l'importation ou au mouvement transfrontalier de marchandises importées ou transportées par un importateur PAD. Les noms des PCC sont entrés dans le système de l'ASFC, dans le cadre du processus continu d'évaluation des risques, afin de vérifier la légitimité d'une expédition. Les PCC se rapportant à l'importateur comprennent les vendeurs américains et mexicains, ainsi que les destinataires canadiens qui reçoivent les expéditions directes. Dans le cas des transporteurs PAD, les PCC connexes comprennent les terminaux et entrepôts exploités par le transporteur et les propriétaires-exploitants en vertu d'un contrat avec le transporteur.
PICSC – Programme d'inscription des chauffeurs du secteur commercial	Programme volontaire de l'ASFC permettant l'enregistrement des chauffeurs de camion commerciaux qui désirent participer au programme PAD. Les chauffeurs qui respectent les exigences du PICSC deviennent des chauffeurs inscrits au PAD et obtiennent une carte d'identité avec photo à cet effet.
PPA	Premier point d'arrivée

ANNEXE A

GLOSSAIRE

Agent autorisé	Personne détenant le pouvoir de signer pour le compte de l'entreprise qui présente une demande de participation au PAD.
Agent des services frontaliers	Un agent antérieurement connu sous le nom d'agent des douanes, d'agent d'immigration ou d'agent d'inspection des aliments.
Agent principal en matière de programme	Un agent de l'ASFC chargé de tout demandeur PAD. Il guide le client tout au long du processus de demande et d'agrément. Il contrôle et gère l'observation et il agit comme personne-ressource permanente pour le client PAD.
Autorisation de livrer	L'état d'une expédition PAD qui permet au transporteur de livrer les marchandises directement au lieu d'affaires de l'importateur, du propriétaire ou du destinataire lorsque l'importateur et le transporteur sont autorisés. Dans le mode routier, le chauffeur est inscrit à un programme d'inscription des chauffeurs en vertu du PICSC ou EXPRES. Le transporteur est responsable du paiement des droits afférents aux marchandises jusqu'à ce que l'importateur, le propriétaire ou le destinataire reçoive les marchandises.
AMG	Autres ministères du gouvernement
CADEX	Système automatisé d'échange de données des douanes
Chauffeur inscrit	Chauffeur admissible détenant une carte d'inscription au PICSC ou au programme EXPRES.
CI	Chargement Incomplet
Code de transporteur cautionné	Numéro d'identification unique composé de quatre caractères attribué par l'ASFC servant à identifier les transporteurs qui ont fourni un cautionnement et qui ont ainsi été autorisé à opérer à titre de transporteur cautionné.
Code du transporteur	Numéro d'identification unique composé de quatre caractères attribué par l'ASFC et servant à identifier un transporteur.
Dédouanement en vertu du PAD	Fonction exécutée par l'ASFC qui donne l'autorisation au transporteur de déplacer les marchandises à l'intérieur du pays hors du contrôle de l'ASFC. Dans le cadre du PAD, le processus de dédouanement a lieu au premier point d'arrivée et donne au transporteur l'autorisation de livrer les marchandises à l'établissement de l'importateur, du propriétaire ou du destinataire avant la mainlevée. (Ne pas confondre avec la mainlevée effectuée dans le cadre du PAD lors de la livraison des marchandises.)
Document sur les exigences à l'égard des clients - commerce électronique (DECCE)	Le DECCE contient toutes les informations à l'appui de l'EDI, à partir des différents scénarios de messages EDI jusqu'aux tableaux de codes. Ce document technique est également utilisé pour la programmation des systèmes informatiques.
Document sur les exigences à l'égard des participants (DEP) transporteurs PAD	Un chapitre du Document sur les exigences à l'égard des clients - commerce électronique (DECCE) qui contient toutes les informations à l'appui de l'EDI, propres aux transporteurs PAD,.
Division	Succursale d'une société non constituée en société séparément.
EDI	Échange de données informatisé
Entrepôt d'attente spécial (entrepôt de type SO)	Entrepôt d'attente de type SO, décrit dans le Mémorandum D4-1-4, *Entrepôts d'attente des douanes*, et utilisé aux fins de l'entreposage de marchandises précises.
Expédition	Marchandises transportées au Canada en vertu d'un document de transport individuel, notamment un connaissement ou une lettre de transport.
Expéditions rapides et sécuritaires (EXPRES)	Expéditions rapides et sécuritaires (EXPRES) est un programme de dédouanement d'expéditions commerciales conçu afin d'assurer la sécurité et d'accélérer le commerce légitime à la frontière du Canada et des États-Unis.

205. Dans des circonstances exceptionnelles, l'importateur PAD peut conclure une entente avec un AMG par laquelle il est renoncé aux exigences normales de la mainlevée jusqu'à ce que les marchandises entrent au Canada. De telles ententes seront signalées dans les systèmes de l'ASFC et le transporteur devrait avoir reçu de l'importateur des instructions par écrit concernant l'admissibilité des marchandises.

206. Si le transporteur PAD déclare des marchandises inadmissibles par le processus de dédouanement PAD, une sanction peut lui être imposée. Lorsqu'une preuve écrite est trouvée démontrant que l'importateur a ordonné au transporteur de déclarer les marchandises inadmissibles par le processus de dédouanement PAD, la sanction est imposée à l'importateur. Des sanctions distinctes s'appliquent lorsque le transporteur secondaire n'est pas autorisé ou lorsque le chauffeur n'est pas titulaire d'une autorisation PICSC ou EXPRES.

207. Pour des renseignements ou des précisions sur le Programme d'autocotisation des douanes, communiquez avec le Service d'information sur la frontière (SIF) au **1-800-959-2036**. Si vous appelez de l'extérieur du Canada, vous pouvez communiquer avec le SIF en composant le 204-983-3700 ou le 506-636-5067 (des frais d'interurbain seront alors facturés).

jusqu'à ce qu'il en soit légalement disposé conformément au paragraphe 20 (2.1) de la *Loi*.

Renseignements supplémentaires

196. Des renseignements supplémentaires sur la livraison des marchandises dont la mainlevée n'a pas été accordée figurent dans le Mémorandum D3-1-1, *Politiques relative à l'importation et au transport des marchandises*.

CHAUFFEUR NON INSCRIT

197. Les transporteurs routiers PAD qui demandent le dédouanement par le processus PAD des marchandises PAD admissibles sont tenus d'utiliser un chauffeur inscrit.

198. Il peut arriver qu'un transporteur PAD agréé assure le transport transfrontalier de marchandises PAD admissibles au moyen d'un chauffeur qui n'est pas autorisé dans le cadre du PICSC ou de l'EXPRES. Une sanction pourrait être imposée par l'ASFC au transporteur en raison de son utilisation d'un chauffeur non inscrit dans l'un ou l'autre de ces programmes pour déclarer des marchandises par le processus PAD. Lorsque le chauffeur a oublié sa carte, la sanction n'est pas imposée. Toutefois, le chauffeur sera retardé jusqu'à ce que soit vérifié le statut de son autorisation. Le processus PAD ne doit pas être utilisé si toutes les conditions ne sont pas respectées.

199. Lorsqu'un transporteur PAD se voit imposer une sanction parce qu'il a omis d'utiliser un chauffeur inscrit pour transporter des marchandises jusqu'au Canada par le processus PAD, il peut en appeler de l'imposition de la sanction.

200. Dans le cas du PICSC, bien qu'il ne soit pas nécessaire qu'un chauffeur autorisé conduise le véhicule au moment de la déclaration, un chauffeur autorisé doit être dans le véhicule et c'est son numéro d'inscription qui sera saisi dans le SSMAEC en complément des renseignements sur l'historique des passages. Les chauffeurs non inscrits dans le véhicule doivent répondre aux questions habituelles sur l'admissibilité. Les passagers qui ne font pas partie de l'équipe des chauffeurs (p. ex. des membres de la famille) sont traités comme des voyageurs et doivent répondre aux questions que leur pose un agent des services frontaliers à la première ligne d'inspection. L'ASFC voudrait dissuader toute personne non inscrite d'accompagner un chauffeur inscrit, car la probabilité d'un renvoi de l'expédition PAD en vue d'un examen sera plus grande, ce qui augmentera le délai de traitement.

201. Pour utiliser l'EXPRES, toutes les personnes prenant place dans le véhicule doivent avoir une carte valide d'inscription de chauffeur EXPRES. Si une personne non inscrite y prend place, elle doit répondre à toutes les questions de l'ASFC et(ou) subir un examen intégral par celle-ci.

CONTENEURS VIDES

202. Les transporteurs autorisés en vertu du programme PAD doivent déclarer l'expédition de conteneur vide à l'ASFC. De telles expéditions peuvent inclure : conteneurs vides, remorques vides, plate-forme, grilles, boisseau d'expédition, patins, palettes et haut le pied qui sont utilisés lors de l'expédition de marchandises. Les conteneurs d'origine canadienne et les conteneurs qui ont fait l'objet d'une mainlevée et qui ont été déclarés en détail en vertu de l'article 32 de la *Loi sur les douanes* sont exemptées des frais de droits et de taxes pourvu qu'elles n'ont pas fait l'objet d'une majoration de valeur, n'ont pas été améliorées par un processus de fabrication ou autre. Afin de faciliter le mouvement des expéditions de conteneurs vides qui sont exemptés des droits et des taxes par la voie EXPRES, les chauffeurs doivent présenter leur carte EXPRES ou PICSC et le code du transporteur en code à barre. Tout les voyageurs à bord doivent aussi être approuvés au programme EXPRES ou PICSC.

MARCHANDISES ADMISSIBLES

203. Les marchandises importées par un importateur PAD ne peuvent pas toutes être déclarées au moyen du processus de dédouanement PAD pour obtenir l'autorisation de les livrer avant la mainlevée. Les marchandises qui entrent au Canada par le processus de dédouanement PAD ne doivent pas être des marchandises dont l'importation au Canada est prohibée, contrôlée ou réglementée. En outre, les marchandises ne doivent pas être assujetties aux exigences d'autres ministères du gouvernement (AMG) concernant la mainlevée. Une condition additionnelle de l'admissibilité des marchandises est qu'elles doivent être expédiées directement au Canada depuis les États-Unis et le connaissement du transporteur doit en faire foi. Les marchandises qui sont expédiées vers le Canada depuis un tiers pays en transitant par les États-Unis sans d'abord être mises à la consommation aux États-Unis ne sont pas admissibles au dédouanement PAD (c.-à-d. les expéditions en transit). Les transporteurs et les importateurs sont avisés qu'ils doivent confirmer auprès de leur APM l'admissibilité des marchandises qui entrent d'abord dans une zone franche aux États-Unis avant leur expédition vers le Canada.

204. Les marchandises admissibles sont définies comme il suit dans le *Règlement sur la déclaration en détail des marchandises importées* et le paiement des droits :

> « Marchandises commerciales qui ont été expédiées directement des États-Unis ou du Mexique et qui ne nécessitent pas, aux termes d'une loi fédérale ou provinciale ou de ses règlements, la présentation à l'Agence d'un permis, d'une licence ou de tout document semblable avant leur dédouanement. »

a) les terminaux et les entrepôts aux États-Unis et au Canada qui appartiennent au transporteur ou sont exploités par celui-ci et servent au transfert du fret international;

b) les propriétaires-exploitants qui, aux termes d'un contrat par écrit, doivent fournir leur matériel exclusivement au transporteur PAD et qui transportent des expéditions jusqu'au Canada au nom du transporteur PAD.

186. Le nombre d'enregistrements transmis à l'ASFC détermine le format de présentation des listes PCC et les caractéristiques des fichiers figurent à l'annexe C du présent mémorandum. Les disquettes multiples ou les disquettes compressées ne sont pas acceptées et les gros fichiers doivent être présentés sur disque ou CD-ROM. Les caractéristiques du format pour la transmission électronique des listes PCC, y compris les mises à jour ultérieures, figurent dans le DEP des transporteurs PAD, un chapitre du DECCE.

187. Depuis le 29 décembre 2006, tous les transporteurs EDI PAD sont tenus de transmettre toutes les listes PCC par EDI. Les transporteurs doivent aussi mettre à jour par EDI les fichiers PCC au moyen de leurs données PCC les plus courantes. Les transporteurs EDI doivent s'assurer que les données PCC sont transmises lorsqu'une mise à jour ou un changement est requis. Les exigences sont énoncées en détail dans le DEP des transporteurs PAD du DECCE, y compris les formats EDI, quant aux modalités et à la transmission des mises à jour PCC.

188. Une sanction peut être imposée si le transporteur PAD omet de conserver ou de fournir à l'ASFC une liste des terminaux et des entrepôts qui lui appartiennent ou qu'il exploite et des propriétaires-exploitants autorisés.

189. Le transporteur qui demande une autorisation PAD doit fournir une liste de tous les terminaux et entrepôts au Canada et aux États-Unis qui lui appartiennent ou qu'il exploite avec la partie 1 de la demande, car ces installations font l'objet d'une évaluation du risque global que représente le transporteur en tant qu'entité. Lorsque le transporteur est un transporteur PAD autorisé, il est aussi responsable de la fourniture et de la tenue à jour courante de la liste, y compris les additions et les suppressions, à l'appui de la gestion du risque que constituent les expéditions PAD. APM et le transporteur doivent convenir de la fréquence des mises à jour de la liste pendant la partie II du processus de demande.

190. Le transporteur PAD est tenu de fournir une liste des propriétaires-exploitants qui sert à déterminer ceux qu'il a autorisés à transporter des marchandises PAD jusqu'au Canada en son nom. Si un propriétaire-exploitant n'est pas indiqué dans la liste PCC pour la déclaration des marchandises introduites au Canada par le processus de dédouanement PAD, le transporteur PAD peut se voir imposer une sanction.

191. Le transporteur PAD demandeur doit fournir une liste des propriétaires-exploitants autorisés à l'ASFC avant l'autorisation PAD finale. La liste doit ensuite être mise à jour de la façon convenue avec les APM. Plus particulièrement, les ajouts à la liste des propriétaires-exploitants doivent être présentés avant que le transporteur faisant la déclaration des marchandises par le processus PAD n'arrive au Canada.

MARCHANDISES NON LIVRÉES

192. Lorsque des marchandises dont la livraison a été autorisée ou qui sont chargées dans le moyen de transport ne sont pas livrées au lieu d'affaires de l'importateur, du propriétaire ou du destinataire dans les 40 jours qui suivent la date de la déclaration, le transporteur PAD doit fournir à l'ASFC une déclaration des marchandises non livrées. Pour établir le délai de 40 jours, la date de la déclaration s'entend de la première date où les marchandises sont déclarées à l'ASFC. Par exemple, la date de la déclaration pour un dédouanement PAD est la date où le transporteur est avisé par l'ASFC de l'autorisation de livrer les marchandises.

193. Les marchandises dont la livraison a été autorisée ou qui sont sous douane dans le moyen de transport mais qui ne sont pas livrées dans les 40 jours doivent être déclarées par écrit au APM du transporteur dès que le délai de 40 jours expire. Les renseignements peuvent être présentés sur papier, sur disque ou par courriel, selon ce qui a été convenu avec l'APM. Le défaut de fournir à l'ASFC une déclaration des marchandises non livrées peut entraîner une sanction. Voir l'annexe H, pour un exemple des renseignements devant être fournis sur les marchandises non livrées dans les 40 jours.

194. Un transporteur qui déclare des marchandises par le processus de dédouanement PAD afin d'obtenir l'autorisation de les livrer est tenu de conserver les documents ayant trait aux marchandises livrées et aux marchandises non livrées au lieu d'affaires de l'importateur, du propriétaire ou du destinataire. Donc, ces exigences concernant la conservation des documents s'appliquent aux renseignements sur les marchandises non livrées dans les 40 jours. De plus, les transporteurs doivent s'assurer que leurs systèmes internes relèveront toutes les marchandises non livrées dans les 40 jours de la déclaration initiale.

Marchandises refusées par l'importateur

195. Lorsque l'importateur PAD refuse la livraison d'une expédition, la condition de la mainlevée PAD au moment de la réception dans le lieu d'affaires de l'importateur, du propriétaire ou du destinataire n'est pas respectée. Il appartient au transporteur PAD de conserver des pistes de vérification, y compris pour les expéditions refusées. Le transporteur PAD demeure responsable des marchandises

178. Dans le PAD, la définition d'un propriétaire-exploitant s'entend expressément de ce qui suit :

> **Propriétaire-exploitant** – une personne qui possède et exploite du matériel de transport et qui a conclu par écrit un contrat prévoyant la fourniture du matériel exclusivement à un transporteur PAD.

179. Les points clés de la description d'un propriétaire-exploitant sont l'existence d'une entente contractuelle et l'utilisation d'un matériel réservé. Les propriétaires-exploitants qui répondent à cette définition sont essentiellement une version élargie du transporteur PAD autorisé comme le démontrent les exemples suivants :

a) le matériel contractuel peut porter le symbole du transporteur PAD principal;

b) le matériel contractuel figure dans la liste du matériel du transporteur PAD principal;

c) les chauffeurs ont reçu une formation sur les politiques et les procédures du transporteur PAD principal et y sont assujettis;

d) le transporteur PAD principal fait la répartition des chauffeurs et du matériel réservé, conserve tous les documents s'y rapportant et en a le contrôle pendant la durée du contrat.

180. Abstraction faite des exemples ci-dessus des liens entre le transporteur et le propriétaire-exploitant, ce dernier doit avoir une copie de l'entente contractuelle dans le moyen de transport comme preuve de ce lien lorsqu'il exerce une activité transfrontalière au nom d'un transporteur PAD.

Utilisation d'un autre transporteur PAD

181. Pour déclarer des marchandises par le processus PAD, le transporteur PAD peut autoriser seulement un autre transporteur PAD autorisé à utiliser son code de transporteur. Les lignes directrices ci-dessous s'appliquent alors :

a) Le code de transporteur du transporteur PAD qui assume la responsabilité des marchandises – le transporteur PAD principal – doit être présenté sous forme de code à barres comme code du transporteur principal. Quel que soit celui qui transporte les marchandises jusqu'au Canada, le transporteur principal est responsable de la conservation des documents pour chaque expédition et il demeure responsable du paiement des droits et des taxes jusqu'à ce que les marchandises soient livrées au lieu d'affaires de l'importateur, du propriétaire ou du destinataire. Le code de transporteur du transporteur PAD de sous-traitance, le transporteur PAD secondaire, qui véhicule les marchandises jusqu'au Canada au nom du transporteur PAD principal, doit aussi être présenté sous forme de code à barres comme code du transporteur secondaire.

b) Le transporteur PAD secondaire doit avoir une lettre d'autorisation du transporteur PAD principal (voir D3-4-3, Annexe, Lettre d'autorisation). En outre, le chauffeur doit avoir en sa possession une copie de la lettre au moment de la déclaration.

182. Le transporteur principal et le transporteur secondaire doivent être des transporteurs PAD agréés afin que le transporteur secondaire puisse déclarer les marchandises PAD au nom du transporteur PAD principal. Si les marchandises sont déclarées en tant que marchandises PAD admissibles et si le transporteur secondaire n'est pas un transporteur PAD autorisé, le transporteur principal peut être pénalisé et un autre processus de dédouanement doit être utilisé.

183. Au Canada, l'expédition PAD peut être transférée à un transporteur national qui n'est pas un transporteur PAD agréé en vue de son acheminement jusqu'au lieu d'affaires de l'importateur, du propriétaire ou du destinataire. Étant donné que le déplacement intérieur s'apparente à un mouvement sous douane, le transporteur principal est responsable de la conservation des documents pour chaque expédition et demeure responsable du paiement des droits et des taxes, indépendamment du transfert intérieur à d'autres transporteurs. Donc, bien que les marchandises PAD soient transférées, le transporteur PAD qui fait la déclaration est encore tenu de fournir une preuve ultime de la livraison à l'importateur, au propriétaire ou au destinataire si l'ASFC en fait la demande.

Exigences relatives au scellement

184. Comme dans le cas d'un transporteur routier assujetti à la post-vérification, l'obligation de sceller un moyen de transport, un conteneur ou un compartiment véhiculé à l'intérieur du pays ne s'applique pas lorsqu'il s'agit d'un transporteur PAD autorisé. Il n'est pas nécessaire que les marchandises véhiculées par le transporteur autorisé soient admissibles au dédouanement PAD. Toutefois, le scellement du moyen de transport ou d'un conteneur peut être exigé lorsque des marchandises à bord du moyen de transport sont jugées à risque élevé par l'ASFC (p. ex. du tabac, de l'alcool, des armes). En outre, le terminal du transporteur peut servir à la rupture de charge, de sorte qu'il puisse y avoir livraison directe d'expéditions PAD et d'expéditions dont la mainlevée a été accordée lorsque d'autres marchandises à bord du moyen de transport doivent être déclarées à l'entrepôt d'attente routier aux fins de l'ASFC.

Listes des partenaires dans la chaîne commerciale

185. Les transporteurs qui demandent et obtiennent une autorisation dans le cadre du PAD sont tenus de fournir à l'ASFC et de tenir à jour des renseignements sur le profil de partenaires donnés dans la chaîne commerciale (PCC), à savoir :

c) des paiements à des tiers, pourvu qu'il existe une piste de vérification pour chaque expédition distincte indiquant que les marchandises ont été livrées et que les frais de transport ont été acquittés.

168. En plus de la preuve de livraison, le transporteur qui véhicule les marchandises jusqu'au Canada doit conserver des documents ayant trait au transport des marchandises, par exemple des factures, des comptes et des relevés, ainsi que la description des marchandises. Le format des documents peut être électronique, mais ils doivent permettre de remonter jusqu'aux documents de base et être fournis, à la demande d'un agent des services frontaliers, sous forme de copie accessible et lisible.

169. Un transporteur qui véhicule des marchandises jusqu'au Canada, y compris des marchandises dont la livraison est autorisée, doit conserver les documents connexes pendant une période de trois ans, en sus de l'année en cours, commençant le 1er janvier de l'année suivant l'année civile où les marchandises ont été transportées jusqu'au Canada. Par exemple, si les marchandises ont été transportées jusqu'au Canada en 2001, le transporteur doit alors avoir conservé les documents connexes jusqu'au 31 décembre 2004. Le Règlement modifiant le *Règlement sur le transit des marchandises* contient, au paragraphe 7(2), des renseignements supplémentaires sur l'obligation de conserver les documents PAD.

170. Les transporteurs peuvent être assujettis à des sanctions pécuniaires administratives s'ils omettent de conserver et(ou) de fournir des documents ayant trait aux marchandises PAD et aux marchandises non PAD.

171. Une fois des marchandises commerciales déclarées afin d'obtenir l'autorisation de les livrer au lieu d'affaires de l'importateur, du propriétaire ou du destinataire, l'importateur PAD agréé doit conserver les documents qui se rapportent à la réception de ces marchandises.

CONDITIONS DE L'AUTORISATION DE LIVRER

172. Les conditions ci-dessous doivent être respectées pour obtenir l'autorisation de livrer les marchandises :

a) le chauffeur dans le moyen de transport véhiculant les marchandises jusqu'au Canada doit être inscrit dans le PICSC ou, dans le cas d'un chauffeur EXPRES, toutes les personnes dans le véhicule doivent être inscrites au moment d'utiliser la voie EXPRES;

b) le transporteur véhiculant les marchandises jusqu'au Canada doit être un transporteur PAD autorisé;

c) l'importateur des marchandises doit être un importateur PAD autorisé;

d) les marchandises doivent être déclarées à l'ASFC conformément à l'article 12 de la *Loi*;

e) les marchandises doivent être admissibles au dédouanement PAD;

f) les marchandises doivent être destinées, aux fins de livraison, à un destinataire PAD valide agréé par l'importateur PAD.

173. Lorsqu'une condition du dédouanement PAD ne peut être respectée, par exemple, si l'importateur, le transporteur ou le chauffeur n'est pas autorisé ou si les marchandises ne sont pas disponibles, les marchandises doivent être déclarées au moyen d'une option substitutive en vigueur, telle la MDM ou le SEA.

TRANSPORTEUR AUTORISÉ

174. Pour obtenir une autorisation dans le cadre du PAD, le transporteur doit présenter une demande à l'ASFC, de la façon décrite dans la section I du présent mémorandum. Seuls les transporteurs autorisés peuvent véhiculer des marchandises admissibles jusqu'au Canada et déclarer ces marchandises au moyen de l'option de dédouanement PAD afin d'obtenir l'**autorisation de livrer**. Dans le mode routier, le chauffeur doit être autorisé dans le cadre d'un programme d'inscription des chauffeurs, tel le PICSC ou l'EXPRES.

175. Il y a deux situations où le transporteur PAD autorisé peut utiliser un transporteur substitutif pour véhiculer des marchandises PAD jusqu'au Canada :

a) lorsque le transporteur PAD autorisé utilise un propriétaire-exploitant dans les circonstances décrites ci-dessous;

b) lorsque le transporteur PAD autorisé (appelé le transporteur principal) utilise un autre transporteur PAD autorisé (appelé le transporteur secondaire) dans les circonstances décrites ci-dessous.

Utilisation d'un propriétaire-exploitant (autoroute)

176. Le transporteur routier PAD autorisé peut utiliser un propriétaire-exploitant pour déclarer des marchandises par le processus PAD lorsque :

a) le propriétaire-exploitant fournit ses services aux termes d'un contrat avec le transporteur autorisé prévoyant l'utilisation d'un matériel réservé;

b) le transporteur PAD autorisé signale le propriétaire-exploitant à l'ASFC dans le profil de ses partenaires dans la chaîne commerciale;

c) le chauffeur est inscrit.

177. Lorsque le transporteur PAD autorisé utilise un propriétaire-exploitant pour véhiculer des marchandises jusqu'au Canada par le processus de dédouanement PAD, le code de transporteur du transporteur PAD autorisé doit être présenté à l'ASFC sous forme de code à barres.

l'importateur, du propriétaire ou du destinataire. Les emplacements intermédiaires, tel qu'indiqué par l'importateur du PAD, représentent un destinataire. La mainlevée aura lieu à ces emplacements et la date de mainlevée sera la date à laquelle les marchandises ont été reçues à l'emplacement intermédiaire. Le consignataire doit fournir une preuve de livraison au transporteur.

AUTORISATION DE LIVRER

159. La disposition législative clé dont découle le PAD est l'alinéa 32(2)*b)* de la *Loi* qui permet d'accorder la mainlevée des marchandises avant la déclaration en détail lorsque la livraison des marchandises au lieu d'affaires de l'importateur, du propriétaire ou du destinataire a été autorisée et lorsqu'elles y ont été reçues.

160. En application de l'alinéa 32(2)b) et du paragraphe 2(1) de la *Loi*, l'importateur PAD n'est pas tenu de faire une déclaration en détail ou une déclaration en détail provisoire afin d'obtenir la mainlevée des marchandises importées dont la livraison a été autorisée. Les marchandises sont plutôt déclarées en respectant des exigences minimales et la mainlevée se fait à la réception des marchandises au lieu d'affaires de l'importateur, du propriétaire ou du destinataire.

161. Dans le PAD, étant donné que la mainlevée des marchandises n'a pas lieu avant que les marchandises ne soient reçues, le transporteur est avisé au moment de la déclaration que la livraison des marchandises est autorisée à l'importateur, au propriétaire ou au destinataire. Le paragraphe 19(1.1) de la *Loi* autorise le transporteur à livrer les marchandises ou à les faire livrer avant la mainlevée, à la condition que la livraison des marchandises soit autorisée au lieu d'affaires de l'importateur, du propriétaire ou du destinataire.

162. Le statut d'une expédition dont la mainlevée est autorisée est semblable à celui d'une expédition se déplaçant sous douane et le transporteur qui déclare les marchandises, dont la mainlevée n'a pas été accordée, est responsable du paiement des droits et des taxes. Conformément au paragraphe 20(2.1) de la *Loi*, le transporteur demeure responsable du paiement des droits sauf si les marchandises dont la livraison a été autorisée sont :

a) détruites en cours de transport;

b) reçues dans un bureau de l'ASFC, dans un entrepôt de stockage ou dans une boutique hors-taxes;

c) désignées provisions de bord pare les règlements pris en vertu de l'alinéa 99*g)* du *Tarif des douanes*, elles ont été reçues à bord d'un moyen de transport d'une catégorie réglementaire en vue d'un usage conforme à ceux-ci;

d) sont exportées;

e) sont reçues (leur mainlevée est accordée) au lieu d'affaires de l'importateur, du propriétaire ou du destinataire.

163. Conformément au paragraphe 28(1) de la *Loi*, un transporteur PAD demeure responsable du paiement des droits sur les marchandises transportées jusqu'au Canada par le processus de dédouanement PAD afin d'obtenir l'autorisation de les livrer même si les marchandises entrent dans un entrepôt d'attente. Toutefois, cette responsabilité passe à l'exploitant de l'entrepôt d'attente sur réception des marchandises :

a) lorsque les marchandises véhiculées par le transporteur PAD ne sont pas déclarées par le processus PAD;

b) lorsque l'importateur PAD refuse la livraison des marchandises PAD; le transporteur établit alors un nouveau manifeste pour les marchandises et, ainsi, les rend admissibles aux termes du paragraphe 20(2) (c.-à-d. des marchandises non PAD).

164. Le Mémorandum D4-1-4 renferme des renseignements sur les entrepôts d'attente.

165. De plus amples provisions sur les marchandises non livrées figurent au paragraphe 188 du présent mémorandum.

PREUVE DE LIVRAISON

166. Vu que la réception des marchandises dont la livraison a été autorisée en constitue la mainlevée, la responsabilité du paiement des droits et des taxes passe à l'importateur lorsque les marchandises sont livrées. Par conséquent, le transporteur PAD faisant la déclaration doit obtenir et conserver une preuve de livraison au lieu d'affaires de l'importateur, du propriétaire ou du destinataire pour chacune des expéditions à l'égard de laquelle le transporteur a rempli un connaissement distinct ou une feuille d'expédition distincte. Cette exigence doit être respectée même si on fait appel à des transporteurs secondaires pour transporter des marchandises à l'étranger ou au pays. Le transporteur PAD responsable de la déclaration doit s'assurer qu'il a en place un processus, assorti de pistes de vérification appropriées, pouvant prouver la livraison finale.

167. Parmi les documents que doit conserver le transporteur faisant la déclaration de marchandises dont la livraison a été autorisée, il doit y avoir des documents ayant trait à la preuve de livraison des marchandises à l'importateur. Voici des exemples de preuve de livraison, sur papier ou en format électronique :

a) un reçu de livraison des marchandises signé (signature électronique acceptée);

b) le reçu de paiement du transporteur, pour le transport et la livraison des marchandises;

pour chaque expédition déclarée par le processus de dédouanement PAD.

146. Le numéro servant d'identificateur d'expédition doit être unique pendant une période de trois ans et se composer d'au plus 25 caractères dont les quatre premiers sont les caractères représentant le code de transporteur du transporteur PAD autorisé. Étant donné que le code de transporteur du transporteur PAD correspond aux quatre premiers caractères du code à barres du NCF/NDT, un code à barres de transporteur distinct n'est pas requis. Pour recevoir le message STAM **autorisation de livrer** à l'égard d'expéditions distinctes, vous devez fournir les codes ci-dessous :

Exigences de la déclaration :

a) NCF/NDT, y compris le code à barres du transporteur PAD

b) Code à barres de l'importateur PAD

147. Lorsque des expéditions destinées à plus d'un importateur PAD sont déclarées par le processus de dédouanement PAD, les numéros d'identification NCF/NDT fournis doivent être groupés par numéro d'importateur PAD.

Dédouanement facilité à la LIP

Examen du fret

148. Si un examen est nécessaire au premier point d'arrivée, le transporteur PAD ne peut entrer au pays avant que l'examen ne soit terminé.

149. L'examen du fret dans le mode aérien se fait toujours à l'entrepôt d'attente du transporteur aérien. C'est l'ASFC qui détermine si un examen est nécessaire et où il aura lieu.

Historique des passages

150. Le processus de dédouanement PAD dans les modes non routiers repose sur l'agrément préalable de l'importateur et du transporteur. Le statut de chacun de ces participants est saisi sans le SSMAEC pour validation. Lorsqu'un transporteur PAD arrive et déclare des marchandises afin d'obtenir l'**autorisation de livrer**, le processus de dédouanement PAD exige que le statut de chaque participant soit validé. Une fois établi que tous les participants sont autorisés, l'**autorisation de livrer** les marchandises est accordée.

151. Vu qu'un soutien automatisé en temps réel est nécessaire à la validation du statut de l'importateur et du transporteur avant que ne soit donnée l'**autorisation de livrer** les marchandises et à la saisie de l'historique des passages, le processus de dédouanement PAD n'est pas offert dans les bureaux de l'ASFC non dotés de terminaux (BNDT).

DÉCLARATION COMBINÉE PAR EDI ET SUR PAPIER

152. Les transporteurs peuvent à l'occasion être tenus de déclarer des marchandises sur papier et par EDI. Cela se produit surtout dans le mode routier.

MODE ROUTIER

153. Le chauffeur doit présenter un manifeste sur papier à l'ASFC pour déclarer le fret si un lien n'a pas été établi électroniquement entre le fret (539) et un moyen de transport (547).

154. Lorsqu'il utilise un processus sur papier, le chauffeur doit faire la déclaration initiale à la ligne d'inspection primaire (LIP), puis entrer dans le bureau de l'ASFC et présenter la feuille d'introduction EDI et les demandes de mainlevée sur papier. L'ASFC traite d'abord le code à barres de moyen de transport, puis les demandes de mainlevée sur papier (p. ex. E29B, DC, déclarations comprenant la valeur, DDA).

155. La déclaration doit alors être faite dans le bureau principal et non à la guérite de la LIP. Des manifestes sur papier ne peuvent être présentés à la LIP.

156. Un mélange d'expéditions non PAD peut être déclaré par le processus décrit ci-dessus et il doit alors y avoir aussi présentation de feuilles de décomposition sur papier pour le PAD (OS 497). Il est laissé à la discrétion de l'agent des services frontaliers de traiter l'enregistrement électronique des expéditions EDI et la déclaration sur papier des expéditions PAD à la LIP. Si l'agent des services frontaliers détermine qu'il n'a pas le temps de traiter les deux types de dédouanement à la LIP, il demande au chauffeur de se rendre au bureau frontalier et d'y présenter sa déclaration.

SECTION 3 – TRANSPORT DES MARCHANDISES

157. Un transporteur qui veut véhiculer jusqu'au Canada des marchandises qui seront déclarées à l'ASFC par le processus de dédouanement PAD doit détenir une autorisation délivrée par celle-ci. La section I du présent mémorandum renferme des détails sur la façon de demander d'être autorisé en tant que transporteur PAD.

158. Dans le PAD, l'obligation de déclarer les marchandises à l'ASFC conformément à l'article 12 de la *Loi* demeure la même. Toutefois, le PAD se caractérise fondamentalement par le fait qu'une fois les marchandises PAD admissibles déclarées, l'ASFC en autorise la livraison et elles peuvent être livrées directement au lieu d'affaires de l'importateur, du propriétaire ou du destinataire **avant** que la mainlevée n'en soit accordée. La mainlevée des marchandises dont la livraison est autorisée se produit, au sens de l'article 2(1) de la *Loi*, à la **réception des marchandises au lieu d'affaires de**

(547), ont été transmises à l'ASFC, le chauffeur doit déclarer le fret et le moyen de transport manuellement en présentant une feuille de décomposition sous forme de code à barres avec des documents à l'appui (p. ex. le A8A, les connaissements).

Fret sous douane pendant une panne chez le transporteur

136. Les transporteurs sont tenus de fournir un manifeste rempli manuellement pour le fret sous douane pendant une panne chez ceux-ci. Le transporteur est tenu d'indiquer clairement les lettres « EDI » sur le manifeste et d'ajouter un message, par exemple « PANNE CHEZ LE TRANSPORTEUR ». Aucune sanction n'est imposée si cela n'est pas fait sous forme de code à barres dans de telles circonstances mais le numéro de fret doit être le même que celui déclaré avant la panne. L'importateur peut ensuite présenter une MDM sur papier afin d'obtenir la mainlevée du fret.

Modes aérien et maritime (OS 513)

137. Les transporteurs PAD autorisés dans les modes aérien et maritime peuvent utiliser le message d'arrivée STAM EDI pour faire le dédouanement PAD et signaler électroniquement l'arrivée de l'expédition. Dans le mode aérien, la déclaration de fret et la déclaration de moyen de transport transmises par EDI doivent être reçues et traitées par l'ASFC une fois que l'avion a décollé. Dans le mode maritime, la déclaration de fret et la déclaration de moyen de transport transmises par EDI doivent être reçues et traitées par l'ASFC au moins 24 heures avant l'arrivée au premier point d'entrée. La déclaration de fret et la déclaration de moyen de transport par EDI peuvent être présentées jusqu'à 30 jours avant l'arrivée. Toutefois, si le fret n'a pas été utilisé après 30 jours, les données sur celui-ci doivent être présentées de nouveau ou annulées par le transporteur.

138. Le message d'arrivée STAM comprend ce qui suit :

a) NE de l'importateur PAD

b) Numéro de contrôle du fret (y compris le code du transporteur PAD)

c) Bureau de mainlevée

d) Bureau d'entrepôt

139. Ces demandes de dédouanement PAD font périodiquement l'objet d'un examen au hasard des documents et le transporteur est alors tenu de fournir une copie des documents commerciaux (connaissement/ manifeste) pour faire le dédouanement, sinon un message « **autorisation de livrer** » ne lui est pas envoyé.

140. Par exemple, une fois qu'un avion a décollé, le transporteur transmet le message d'arrivée PAD. Le système traite la demande et envoie un message de rejet, de renvoi ou d'« **autorisation de livrer** » au participant.

141. Comme un numéro de transaction n'est pas transmis avec la demande, les participants CADEX ne reçoivent pas un avis électronique les informant que la livraison des marchandises est autorisée. Pour plus de renseignements sur le message d'arrivée PAD STAM, se reporter au DEP des transporteurs PAD. Le DEP des transporteurs PAD dans le DECCE peut être obtenu en communiquant avec l'Unité du commerce électronique de l'ASFC, au numéro **1-888-957-7224.**

142. Des détails sur l'option d'arrivée EDI 931 figurent dans la section 2.8 du DEP des transporteurs PAD.

Mode ferroviaire (OS 505)

143. Lorsqu'un transporteur ferroviaire véhicule des marchandises déclarées par le processus PAD jusqu'au Canada, les marchandises peuvent être déclarées au moyen de l'option sur papier non autoroute PAD (521). D'autre part, les transporteurs ferroviaires EDI peuvent déclarer les marchandises par le processus de dédouanement PAD pour obtenir une autorisation de livrer automatisée (OS 505) à l'aide d'une transmission EDI, de la façon décrite dans le Mémorandum D3-6-6, *Transport du fret ferroviaire – Importation*. Pour des renseignements sur les exigences et les formats de messages PAD EDI, se reporter au DEP des transporteurs PAD, y compris l'annexe B, Formats de message et tables de codes EDI. Les renseignements sur les marchandises PAD sont transmis de la même manière que ceux sur les marchandises non PAD, sauf les deux formats d'enregistrement suivants :

a) l'addition du code M5 en tant que qualificatif propre aux marchandises PAD (qui sont importées par un importateur PAD autorisé);

b) l'addition du numéro d'entreprise (NE) de l'importateur PAD lorsque des marchandises PAD sont déclarées.

144. Lorsque l'arrivée d'expéditions ferroviaires de marchandises PAD est signalée, un lien est établi entre le message STAM transmis et le NCF ou le NDT de l'expédition PAD et le message indique **autorisation de livrer**, à moins que les marchandises ne soient renvoyées en vue d'un examen.

Suivi des expéditions

145. Les transporteurs qui utilisent le STAM peuvent suivre leurs expéditions pendant qu'elles sont transportées jusqu'au Canada grâce à ce système en fournissant un NCF, ou un NDT, comme identificateur d'expédition. Quand cet identificateur est fourni, il doit être sous forme de code à barres et un numéro distinct sous forme de code à barres est requis à l'égard de chaque exécution pour laquelle le transporteur a besoin d'un message STAM. Lorsque le transporteur PAD présente un identificateur d'expédition sous forme de code à barres au moment de la déclaration, il reçoit un message **autorisation de livrer**

donné que le code de transporteur du transporteur PAD correspond aux quatre premiers caractères du code à barres du NCF/NDT, un code à barres de transporteur distinct n'est pas requis. Si vous voulez recevoir le message STAM « **autorisation de livrer** » pour des expéditions distinctes, vous devez fournir les données suivantes sous forme de code à barres :

Exigences de la déclaration :

a) NCF/NDT, y compris le code du transporteur PAD

b) Code à barres de l'importateur PAD

c) Carte d'inscription du chauffeur

124. Lorsque des expéditions destinées à plus d'un importateur PAD sont déclarées par le processus de dédouanement PAD, les numéros d'identification NCF/NDT fournis doivent être groupés par numéro d'importateur PAD. Vu qu'aucun numéro de transaction n'est saisi, un message STAM n'est pas transmis aux participants CADEX.

Dédouanement facilité à la LIP

Façons de présenter les codes à barres

125. Il est obligatoire de présenter les renseignements sous forme de code à barres sur une feuille d'introduction PAD. Cette feuille doit être agréée par un APM de l'ASFC avant l'octroi de l'agrément PAD.

Examen du fret

126. Si un examen du fret est nécessaire au premier point d'arrivée, le transporteur n'est pas autorisé à entrer au pays avant que l'examen ne soit terminé.

Historique des passages

127. Le processus de dédouanement PAD repose sur l'agrément préalable de l'importateur, du transporteur et du chauffeur. Le statut de chacun de ces participants est saisi dans le SSMAEC pour validation. Lorsqu'un transporteur arrive à la frontière et déclare des marchandises afin d'obtenir l'**autorisation de livrer**, le processus de dédouanement PAD exige que le statut de chaque participant soit validé. Une fois établi que les trois participants sont autorisés, l'**autoriser de livrer** les marchandises est accordée.

128. Étant donné qu'un soutien automatisé en temps réel est nécessaire à la validation du statut de l'importateur, du transporteur et du chauffeur avant que la livraison des marchandises ne soit autorisée, ainsi qu'à la saisie de l'historique des passages, le processus de dédouanement PAD n'est pas disponible dans les bureaux de l'ASFC non dotés de terminaux (BNDT) ou à l'intérieur du pays.

Pannes des systèmes

Panne imprévue à l'ASFC

129. Si l'ASFC subit une panne au moment de l'arrivée d'un transporteur EDI, l'agent des services frontaliers examine les documents du fret sur papier à bord pour déterminer si un examen est requis. L'agent des services frontaliers conserve le code à barres du moyen de transport et une copie de l'inscription du chauffeur. Si aucun examen n'est requis, le chauffeur est autorisé à livrer les marchandises. Lorsqu'il y a reprise du système, l'agent des services frontaliers à la frontière introduit par balayage le code à barres du moyen de transport dans le système.

130. Si le chauffeur a une copie du code à barres du moyen de transport, il doit indiquer sur celui-ci « SYSTÈME DE L'ASFC EN PANNE LORS DE LA DÉCLARATION ».

131. Plan d'urgence de l'Agence des services frontaliers du Canada en cas d'interruption de système – mode routier établi les procédures pour l'importation commerciale de marchandises dans l'éventualité d'une panne générale des systèmes de l'ASFC. Ce plan d'urgence se trouve sur le site Internet de l'ASFC, au **www.asfc.gc.ca/publications**.

Panne prévue à l'ASFC

132. L'ASFC avise les participants EDI lorsqu'une panne est prévue. Les transporteurs ayant besoin de renseignements supplémentaires doivent communiquer avec l'Unité du commerce électronique par la ligne directe **1-888-957-7224**.

Panne chez le transporteur

133. Dans la plupart des cas, le transporteur a prévu une panne et est prêt à retourner à l'option de la déclaration sur papier. Toutefois, il arrive qu'il y ait une panne chez le transporteur qui est indépendante de sa volonté (p. ex. un arrêt à cause d'un virus ou des intempéries). Les transporteurs sont tenus de retourner à l'option sur papier dès qu'ils sont mis au courant des problèmes de transmission. Ce qui suit apporte une orientation dans les situations qui peuvent surgir lorsqu'il y a panne du système du transporteur.

Le transporteur a transmis toutes les données avant la panne

134. Lorsque le transporteur a transmis avec succès toutes les données (fret – 539 avec lien au moyen de transport voulu – 547) et a reçu un accusé de réception avant la panne, l'ASFC peut traiter le chauffeur à la frontière comme un chauffeur EDI.

Le transporteur a transmis une partie des données avant la panne

135. Lorsqu'une partie ou la totalité des données sur le fret (539), mais non les données sur le moyen de transport

Déclaration de moyen de transport (avant l'arrivée)

111. La déclaration de moyen de transport non seulement fournit des détails sur le moyen de transport même mais sert aussi à énumérer tout le fret connexe. Voir l'annexe G pour une démonstration indiquant comment les A8A *Déclarations de fret individuelles* se rapporte au A9 *Déclaration de fret routier*.

112. Dans le PAD, au moins un numéro de déclaration de fret doit figurer sur la déclaration de moyen de transport connexe. Un maximum de 999 numéros de déclaration de fret peut figurer sur une seule déclaration de moyen de transport. Si une seule déclaration de fret liée à la déclaration de moyen de transport contient une inexactitude, toute la déclaration de moyen de transport est rejetée.

Déclaration à la frontière

113. Lorsque la déclaration de fret et la déclaration de moyen de transport correspondantes ont été transmises par EDI et acceptées par l'ASFC, le chauffeur doit fournir les renseignements suivants sous forme de code à barres à la LIP au moment où le moyen de transport arrive à la frontière.

Exigences de la déclaration :

a) Option de service 547

b) Numéro de la déclaration de moyen de transport, y compris le code du transporteur

c) Carte d'inscription du chauffeur

114. Le numéro de la déclaration de moyen de transport doit être le même numéro que celui ayant servi à identifier la déclaration de moyen de transport par EDI et les quatre premiers caractères doivent correspondre au code du transporteur.

Chargements mixtes (chargement incomplet de camion)

115. Un transporteur PAD EDI autorisé peut déclarer toutes les marchandises à bord d'un moyen de transport électroniquement. Les marchandises non PAD dont la mainlevée n'est pas accordée au premier point d'arrivée peuvent se rendre à un entrepôt de service spécial (SO, de l'anglais special operating) agréé ou à un autre entrepôt d'attente et y demeurer jusqu'à ce que leur mainlevée soit accordée. Le transporteur n'est pas tenu d'avoir des marchandises PAD à bord d'un moyen de transport pour pouvoir circuler à l'intérieur du pays jusqu'à son entrepôt de SO.

116. Les transporteurs PAD EDI autorisés peuvent demander un agrément d'entrepôt d'attente de type SO pour le fret par chargement incomplet de camion EDI. Le Mémorandum D4-1-4, *Entrepôts d'attente des douanes*, renferme des renseignements sur la demande d'un agrément d'entrepôt de type SO. L'autorisation d'un agrément d'entrepôt de type SO est dépendante des exigences opérationnelles de la région concernée.

117. Lorsqu'un moyen de transport arrive à la LIP et contient une expédition dont la déclaration SEA est en statut d'invalidité (couramment appelé « échec de la demande SEA »), l'expédition peut, à la demande du transporteur, être autorisée à se rendre à l'entrepôt SO du transporteur. Bien qu'aucun autre document ne soit requis, l'ASFC doit, à la frontière, changer manuellement le code de bureau afin que le moyen de transport puisse poursuivre sa route.

Nota : Le transporteur doit faire une demande écrite de changement du code de bureau de destination avant que le changement ne soit fait.

118. L'arrivée des marchandises non PAD dont la mainlevée n'est pas accordée au premier point d'arrivée doit être signalée électroniquement à l'entrepôt SO. Sur réception d'un message STAM, les marchandises peuvent alors être livrées. Si une expédition est renvoyée en vue d'un examen, les marchandises doivent être retournées à l'entrepôt d'attente routier ou à une autre installation désignée. Les marchandises dont la livraison est autorisée au bureau frontalier de l'ASFC peuvent être livrées en cours de route à l'entrepôt SO du transporteur PAD.

Utilisation d'un transporteur secondaire

119. Lorsque le transporteur PAD principal utilise un autre transporteur pour transporter des marchandises en son nom, le code de transporteur du transporteur secondaire doit aussi être fourni sous forme de code à barres. Toutes les autres règles ayant trait aux transporteurs secondaires s'appliquent.

120. Pour un aperçu des scénarios EDI de camion, se reporter à l'annexe B.

Suivi des expéditions

121. Les transporteurs qui utilisent le STAM peuvent suivre leurs expéditions pendant qu'elles sont transportées jusqu'au Canada grâce à ce système en fournissant un NCF, ou NDT, comme identificateur d'expédition. Quand cet identificateur est fourni, il doit être sous forme de code à barres et un numéro distinct sous forme de code à barres est nécessaire pour chaque expédition à l'égard de laquelle le transporteur a besoin d'un message STAM.

122. Lorsque le transporteur PAD présente un identificateur d'expédition sous forme de code à barres au moment de la déclaration, il reçoit un message « **autorisation de livrer** » pour chaque expédition déclarée par le processus de dédouanement PAD.

123. Le numéro servant d'identificateur d'expédition doit être unique pendant une période de trois ans, en sus de l'année en cours, et se composer d'au plus 25 caractères dont les quatre premiers sont les caractères représentant le code de transporteur du transporteur PAD autorisé. Étant

b) NDT ou NCF, y compris le code du transporteur PAD

c) Code à barres NE de l'importateur PAD

100. Lorsque les renseignements sous forme de code à barres sont présentés à l'ASFC, ils sont introduits dans le SSMAEC et l'agent des services frontaliers décide d'accorder l'autorisation de livrer les marchandises ou de renvoyer l'expédition. Si un NDT ou un NCF est présenté et si l'autorisation de livrer les marchandises est accordée, un message STAM est transmis au transporteur. Vu qu'un numéro de transaction n'est pas présenté au moment de la déclaration, l'importateur ne reçoit pas un avis de mainlevée par le CADEX.

101. La déclaration sous forme de code à barres PAD, y compris les trois éléments d'information obligatoires, est présentée à l'ASFC aux endroits suivants, selon le mode :

a) PAD aérien messageries – À l'aéroport de destination

b) PAD aérien – Au premier point d'arrivée (premier aéroport d'atterrissage)

c) PAD ferroviaire – Au premier bureau de l'ASFC où le service ferroviaire est fourni, sinon au premier point d'arrivée

d) PAD maritime, pour la circulation maritime des vraquiers des Grands Lacs et des caboteurs provenant des États-Unis – Au premier point d'arrivée

Examen du fret

102. L'examen du fret aérien a lieu dans l'entrepôt d'attente du transporteur aérien. C'est toujours l'ASFC qui détermine quand un examen est nécessaire et où il doit avoir lieu. Le transporteur, à la destination finale, obtient une preuve de livraison en clôture du contrat de livraison de l'expédition.

Historique des passages

103. Le processus de dédouanement PAD dans les modes non routiers repose sur l'agrément préalable de l'importateur et du transporteur. Le statut de chacun de ces participants est saisi dans le SSMAEC pour validation. Lorsqu'un transporteur arrive et déclare des marchandises afin d'obtenir l'**autorisation de livrer**, le processus de dédouanement PAD exige que le statut de chaque participant soit validé. Une fois établi que tous les participants sont autorisés, l'**autorisation de livrer** les marchandises est accordée.

104. Étant donné qu'un soutien automatisé en temps réel est nécessaire à la validation du statut de l'importateur et du transporteur avant que la livraison des marchandises ne soit autorisée, ainsi qu'à la saisie de l'historique des passages, le processus de dédouanement PAD n'est pas disponible dans les bureaux de l'ASFC non dotés de terminaux (BNDT) ou à l'intérieur du pays.

ÉCHANGE DE DONNÉES INFORMATISÉ (EDI)

105. Tous les transporteurs EDI doivent transmettre des déclarations de fret et de moyen de transport en fonction des délais établis par le mode de transport.

106. Comme dans toutes les options de dédouanement PAD, lorsque le moyen de transport contient des marchandises qui sont déclarées à l'ASFC en vue d'une **autorisation de livrer**, le transporteur et l'importateur doivent être des clients PAD autorisés.

107. Les transporteurs PAD agréés peuvent transmettre par EDI leur déclaration à l'ASFC en vue de l'**autorisation de livrer** des marchandises PAD admissibles. Se reporter au Document sur les exigences à l'égard des participants (DEP) pour les transporteurs PAD, un chapitre du Document sur les exigences à l'égard des clients - commerce électronique (DECCE), où vous trouverez des renseignements sur les éléments d'information requis, sur le formatage des messages EDI et sur les tables de codes. Le DEP pour les transporteurs PAD, un chapitre dans le DECCE peut être obtenu en communiquant avec l'Unité du commerce électronique de l'ASFC, au numéro **1-888-957-7224**.

Autoroute (OS 539 et 547)

108. Les déclarations de fret routier et de moyen de transport routier transmises par EDI doivent être reçues et traitées par l'ASFC au moins **une heure** avant l'arrivée au premier point d'arrivée. Les déclarations de fret routier et de moyen de transport routier par EDI peuvent être présentées jusqu'à 30 jours avant l'arrivée. Toutefois, si le fret n'est pas utilisé après 30 jours, les données sur le fret doivent être présentées de nouveau ou annulées par le transporteur.

109. Les transporteurs routiers utilisant l'EDI pour présenter les données de la déclaration à l'ASFC doivent transmettre deux déclarations interdépendantes :

a) la déclaration de fret routier EDI A8A (539 – détails sur des expéditions distinctes),

b) la déclaration de moyen de transport routier EDI A9 (547 – qui lie toutes les expéditions distinctes pour chaque passage vers le Canada).

Déclaration de fret (avant l'arrivée)

110. La déclaration de fret routier EDI A8A fournit des détails sur chaque expédition dans le moyen de transport et se compose de renseignements similaires à ceux que renferme le formulaire A8A sur papier, Document de contrôle du fret, avec, en plus, des éléments propres au PAD, tel le NE de l'importateur PAD autorisé. Une liste complète des éléments d'information devant être transmis à l'ASFC dans la déclaration de fret EDI figure dans les formats de message du DEP des transporteurs PAD du DECCE.

Chargements mixtes (marchandises PAD avec marchandises non PAD – chargement incomplet de camion)

91. Un moyen de transport contenant des marchandises devant faire l'objet d'un dédouanement PAD peut aussi contenir des marchandises qui ne peuvent être ainsi dédouanées. Dans un tel cas, il n'est pas dérogé aux exigences fondamentales applicables aux marchandises qui sont déclarées par le processus de dédouanement PAD – transporteur PAD, importateur PAD.

92. Les marchandises à bord d'un moyen de transport qui peuvent faire l'objet d'un dédouanement PAD doivent être déclarées à l'aide de l'option de mainlevée existante substitutive, conformément aux exigences de cette option.

93. Dans le PAD, une caractéristique influant sur les options de mainlevée non PAD substitutives est la présentation non obligatoire d'une facture renfermant des données d'une qualité propice à l'appréciation (QA) à moins que la mainlevée ne soit assujettie à une exigence particulière d'un AMG. Lorsqu'une facture QA n'est pas nécessaire, les autres documents devant faire partie d'une documentation de mainlevée particulière demeurent les mêmes, par exemple, il faut fournir un document de contrôle du fret, une facture commerciale, un numéro de transaction, des licences, des certificats.

Utilisation d'un transporteur secondaire

94. Si le transporteur PAD autorisé utilise un autre transporteur PAD pour transporter des marchandises jusqu'au Canada en employant le processus de dédouanement PAD, le code à barres du transporteur du deuxième transporteur est obligatoire. Les codes à barres nécessaires sont alors les suivants :

Exigences minimales de la déclaration :

a) NDT ou NCF, y compris le code de transporteur du transporteur PAD principal

b) Code à barres NE de l'importateur PAD

c) Code de transporteur du transporteur PAD secondaire

95. Les membres de l'équipage doivent respecter les exigences normales de la déclaration dans le mode par lequel ils entrent au Canada. Toutefois, il n'est pas nécessaire qu'ils soient autorisés dans le cadre du Programme d'inscription des chauffeurs du secteur commercial (PICSC) en tant que condition de la déclaration des marchandises par le processus de dédouanement PAD pour obtenir l'**autorisation de livrer** les marchandises.

Suivi des expéditions

96. Les transporteurs pouvant utiliser le Système de transmission des avis de mainlevée (STAM) peuvent suivre leurs expéditions pendant qu'elles sont transportées jusqu'au Canada grâce à ce système en fournissant un numéro de contrôle du fret (NCF), aussi appelé numéro de document de transport (NDT), comme identificateur d'expédition. Quand cet identificateur est fourni, il doit être sous forme de code à barres et un numéro distinct sous forme de code à barres est requis pour chaque expédition à l'égard de laquelle le transporteur a besoin d'un message STAM. Lorsque le transporteur PAD présente un identificateur d'expédition sous forme de code à barres au moment de la déclaration, il reçoit un message **autorisation de livrer** pour chaque expédition déclarée par le processus de dédouanement PAD.

97. Le numéro utilisé comme identificateur d'expédition doit être unique pendant une période de trois ans, en sus de l'année en cours, et se composer d'au plus 25 caractères dont les quatre premiers sont les caractères représentant le code de transporteur du transporteur PAD autorisé. Étant donné que le code de transporteur du transporteur PAD correspond aux quatre premiers caractères du code à barres du NCF/NDT, un code à barres de transporteur distinct n'est pas requis. Si vous désirez recevoir le message STAM **autorisation de livrer** pour des expéditions distinctes, vous devez fournir les données suivantes sous forme de code à barres :

Exigences de la déclaration :

a) NCF/NDT, y compris le code du transporteur PAD

b) Code à barres de l'importateur PAD

98. Lorsque des expéditions destinées à plus d'un importateur PAD sont déclarées par le processus de dédouanement PAD, les numéros d'identification NCF/NDT fournis doivent être groupés par numéro d'importateur PAD. Vu qu'un numéro de transaction n'est pas saisi, le message STAM n'est pas transmis aux participants CADEX.

Dédouanement facilité à la LIP

Moyens de présenter les codes à barres

99. Pour faciliter le traitement par l'ASFC, il est recommandé, mais non obligatoire, de présenter les renseignements sous forme de code à barres dans une feuille d'introduction PAD. Lorsque le transporteur a rempli les documents de contrôle du fret (DCF) pour les expéditions PAD à bord du moyen de transport, les DCF peuvent aussi être annexés aux renseignements sous forme de code à barres et(ou) à la feuille d'introduction. Un code à barres facultatif servant à identifier l'option de service (**00521** – cinq chiffres avec des zéros à gauche) peut être fourni par le transporteur pour faciliter encore plus le processus de dédouanement PAD.

Exigences de la déclaration avec l'OS :

a) Code à barres de l'option de service (00521)

à barres sur les documents commerciaux que transporte le chauffeur. La feuille d'introduction PAD sert à déclarer les marchandises afin d'obtenir l'autorisation de les livrer. Quelle que soit l'option employée, il faut utiliser un identificateur PAD.

Examen du fret

82. L'examen du fret dans le mode routier peut avoir lieu à la frontière, ou à l'intérieur du pays dans l'entrepôt d'attente du transporteur, lorsqu'il s'agit d'un chargement mixte. Quoi qu'il en soit, l'ASFC détermine quand un examen est nécessaire et où il aura lieu. Le transporteur, à la destination finale, obtient une preuve de livraison en clôture du contrat de livraison de l'expédition.

Historique des passages

83. Le processus de dédouanement PAD repose sur l'agrément préalable de l'importateur, du transporteur et du chauffeur. Le statut de chacun de ces participants est saisi dans le SSMAEC pour validation. Lorsqu'un transporteur arrive à la frontière et déclare des marchandises en vue d'obtenir l'**autorisation de livrer**, le processus de dédouanement PAD exige que le statut de chaque participant soit validé. Une fois établi que les trois participants sont autorisés, l'**autorisation de livrer** les marchandises est accordée.

84. Dans le scénario du PAD autoroute sur papier, les renseignements sur le fret ne sont pas requis ou saisis. Un historique des passages est plutôt saisi pour chaque déclaration de transport transfrontalier de marchandises par le processus de dédouanement PAD. La déclaration se compose du code du transporteur, du NE de l'importateur, du numéro d'inscription du chauffeur, de la date, de l'heure et du bureau d'entrée de l'ASFC au Canada.

85. Comme un soutien automatisé en temps réel est nécessaire à la validation du statut de l'importateur, du transporteur et du chauffeur avant que la livraison des marchandises ne soit autorisée et à la saisie de l'historique des passages, le processus de dédouanement PAD n'est pas disponible dans les bureaux de l'ASFC non dotés de terminaux (BNDT) ou à l'intérieur du pays.

86. Les codes à barres doivent être balayés dans les formats indiqués sous chaque option de service. Voir le paragraphe 106 qui renferme des renseignements sur l'arrivée par EDI pour les transporteurs routiers.

Modes aérien, ferroviaire et maritime (OS 521)

Exigences relatives aux données

87. Les marchandises admissibles dont l'entrée au Canada est assurée par des transporteurs aériens, ferroviaires ou maritimes PAD autorisés peuvent faire l'objet d'un dédouanement PAD. Le processus et les exigences de la déclaration dans ces modes sont semblables à ceux dans le mode routier. Les renseignements suivants sont requis sous forme de code à barres :

Exigences minimales de la déclaration :

a) NDT ou NCF, y compris le code à barres du transporteur PAD

b) Code à barres NE de l'importateur PAD

c) Un document de contrôle du fret n'est pas nécessaire.

d) Importateur unique – Expédition PAD unique

88. L'**autorisation de livrer** des marchandises PAD par l'option de service (OS) 521, PAD aérien, ferroviaire, maritime, papier nécessite les renseignements suivants :

Exigences de la déclaration :

a) NDT ou NCF, y compris le code à barres du transporteur PAD

b) Code à barres NE de l'importateur PAD

Importateur PAD unique – Expéditions PAD multiples

89. Lorsqu'un importateur PAD a plus d'une expédition à bord d'un moyen de transport qui doivent être dédouanées par le processus PAD, seulement un code à barres est requis pour le NE de cet importateur. Quel que soit le nombre d'expéditions PAD dans le moyen de transport destinées à un seul importateur, les exigences de la déclaration sont les mêmes.

Exigences de la déclaration :

a) NDT ou NCF, y compris le code à barres du transporteur PAD

b) Code à barres NE de l'importateur PAD

Importateurs PAD multiples – Expéditions PAD multiples

90. Lorsqu'un transporteur PAD a des expéditions PAD destinées à de multiples importateurs dans le même moyen de transport, un code à barres NE distinct est nécessaire pour chaque importateur PAD au moment de l'importation. Le code à barres d'un transporteur ne doit être présenté qu'une seule fois. Par exemple :

Exigences de la déclaration :

a) NDT ou NCF, y compris le code à barres du transporteur PAD

b) Code à barres du premier importateur PAD

c) Code à barres du deuxième importateur PAD

d) Code à barres du troisième importateur PAD

Chaque importateur est traité comme un passage distinct.

Utilisation d'un transporteur PAD secondaire

74. Si le transporteur principal PAD autorisé confie en sous-traitance à un autre transporteur PAD autorisé la déclaration des marchandises par le processus de dédouanement PAD, le code de transporteur du deuxième transporteur PAD doit aussi être fourni sous forme de code à barres, en plus du code de transporteur du transporteur PAD principal.

Exigences de la déclaration :

a) Code à barres du transporteur PAD principal

b) Code à barres NE de l'importateur PAD

c) Carte d'inscription du chauffeur

d) Code à barres du transporteur PAD secondaire

e) Lettre d'autorisation

Suivi des expéditions

75. Les transporteurs pouvant utiliser le Système de transmission des avis de mainlevée (STAM) peuvent suivre leurs expéditions pendant qu'elles sont transportées jusqu'au Canada grâce à ce système en fournissant un numéro de contrôle du fret (NCF), aussi appelé numéro de document de transport (NDT), comme identificateur d'expédition. Quand cet identificateur est fourni, il doit être sous forme de code à barres et un numéro distinct sous forme de code à barres est requis pour chaque expédition à l'égard de laquelle le transporteur a besoin d'un message STAM. Lorsque le transporteur PAD présente un identificateur d'expédition sous forme de code à barres au moment de la déclaration, il reçoit un message **autorisation de livrer** pour chaque expédition déclarée par le processus de dédouanement PAD.

76. Le numéro utilisé comme identificateur d'expédition doit être unique pendant une période de trois ans, en sus de l'année en cours, et se composer d'au plus 25 caractères, dont les quatre premiers sont les caractères représentant le code de transporteur du transporteur PAD autorisé. Étant donné que le code de transporteur du transporteur PAD correspond aux quatre premiers caractères du code à barres du NCF/NDT, un code à barres de transporteur distinct n'est pas nécessaire. Si vous voulez recevoir un message STAM **autorisation de livrer** pour des expéditions distinctes, vous devez fournir les données suivantes sous forme de code à barres :

Exigences de la déclaration :

a) NCF/NDT, y compris le code du transporteur PAD

b) Code à barres NE de l'importateur PAD

c) Carte d'inscription du chauffeur

77. Lorsque des expéditions destinées à plus d'un importateur PAD sont déclarées par le processus de dédouanement PAD, les numéros d'identification NCF/NDT fournis doivent être groupés par numéro d'importateur PAD. Le système CADEX produit un avis de rapport de mainlevée utilisant le numéro de transaction comme donnée de base. Les clients doivent se rappeler qu'ils ne recevront pas d'avis de mainlevée pour les expéditions PAD puisque la donnée de base d'identification pour la mainlevée est un NCF/NDT. Le seul système qui transmet le statut des expéditions PAD est le STAM.

78. Si le transporteur PAD choisit d'inclure les renseignements NCF/NDT, une mention PAD peut être ajoutée au code à barres comme moyen de distinguer les déclarations PAD des déclarations non PAD. Lorsque les barres du PAD sont incluses dans le code à barres, elles font partie des 25 caractères admissibles et le mot PAD peut aussi être imprimé dans le code à barres. Par exemple :

XXXXCSA890123456789012345

Code de transporteur	Mention PAD	Reste des caractères NCF/NDT attribués au transporteur

79. Il est à noter que le transporteur PAD **ne doit pas utiliser** un code à barres SEA pour les expéditions PAD.

Dédouanement facilité à la LIP

Code de l'option de service (OS)

80. Pour faciliter le dédouanement d'une expédition PAD, le transporteur PAD faisant la déclaration a le choix de présenter le code de l'option de service PAD, **00497** (5 chiffres avec des zéros obligatoires à gauche), sous forme de code à barres sur sa feuille d'introduction, comme partie des renseignements devant être introduits par balayage dans le SSMAEC au moment de la déclaration. Lorsque le transporteur PAD ne fournit pas le code de l'option de service, l'agent des services frontaliers introduit le code à la LIP. Si le transporteur indique l'option de service, elle doit être le premier code à barres présenté :

Exigences de la déclaration avec l'OS :

a) Code à barres de l'option de service (00497)

b) Code à barres du transporteur PAD

c) Code à barres NE de l'importateur PAD

d) Carte d'inscription du chauffeur

Façons de présenter les codes à barres

81. Sans que cela ne soit une exigence, l'utilisation d'une feuille d'introduction assortie des codes à barres appropriés facilitera le traitement à la LIP. Les renseignements sous forme de codes à barres pourraient aussi être présentés au moyen de codes à barres laminés ou par l'impression des renseignements sous forme de codes

feuille d'introduction, constitue une déclaration écrite de marchandises PAD. Le défaut de déclarer des marchandises par le processus de dédouanement PAD au moyen des codes à barres nécessaires peut entraîner l'imposition d'une sanction. L'annexe D du présent mémorandum renferme des renseignements sur les caractéristiques PAD du code à barres non EDI et sur les exigences de leur mise à l'essai. La mise à l'essai du code à barres est obligatoire dans la partie II du processus de demande. Les caractéristiques du code à barres pour les transporteurs EDI figurent à l'annexe E.

DÉCLARATION SUR PAPIER

Autoroute (option de service (OS) 497)

66. Les marchandises entrant au Canada par autoroute doivent être déclarées à l'ASFC afin d'obtenir l'autorisation de les livrer au premier point d'arrivée (PPA). Les marchandises transportées par mode aérien mais qui se déplacent par camion au Canada (Expéditions aériennes par camion) doivent répondre aux mêmes exigences que le dédouanement du PAD (importateur du PAD, transporteurs du PAD, chauffeurs EXPRES/PICSC) au premier point d'arrivée – le dédouanement du PAD ne peut être demandé à l'intérieur du pays.

Exigences relatives aux données

67. Les codes à barres doivent être balayés dans les formats indiqués sous chaque option de service. Voir le paragraphe intitulé « Autoroute (OS 539 et 547) » qui renferme des renseignements sur l'arrivée par EDI pour les transporteurs routiers.

Importateur PAD unique – Expédition PAD unique

68. L'autorisation de livrer des marchandises admissibles par l'option de service (OS) 497, PAD autoroute, papier, nécessite les renseignements suivants :

Exigences de la déclaration :

a) Code à barres du transporteur PAD

b) Code à barres NE de l'importateur PAD

c) Carte d'inscription du chauffeur

Importateur PAD unique – Expéditions PAD multiples

69. Lorsqu'un transporteur a plus d'une expédition à bord d'un moyen de transport pour le même importateur agréé, un seul code à barres est nécessaire pour le NE de cet importateur. Quel que soit le nombre d'expéditions PAD dans le moyen de transport destinées à un seul importateur, les exigences de la déclaration sont les mêmes.

Exigences de la déclaration :

a) Code à barres du transporteur PAD

b) Code à barres NE de l'importateur PAD

c) Carte d'inscription du chauffeur

Importateurs PAD multiples – Expéditions PAD multiples

70. Lorsqu'un transporteur PAD a des expéditions PAD destinées à de multiples importateurs dans le même moyen de transport, un code à barres NE distinct est nécessaire pour chaque importateur au moment de la déclaration. Le code à barres d'un transporteur et la carte d'inscription du chauffeur ne doivent être présentés qu'une seule fois. Par exemple :

Exigences de la déclaration :

a) Code à barres du transporteur PAD

b) Code à barres du numéro d'entreprise (NE) de l'importateur PAD n° 1

c) Code à barres du numéro d'entreprise (NE)de l'importateur PAD n° 2

d) Code à barres du numéro d'entreprise (NE) de l'importateur PAD n° 3

e) Carte d'inscription du chauffeur

Nota : Chaque importateur est traité comme un passage distinct.

Chargements mixtes (marchandises PAD avec marchandises non PAD)

71. Un moyen de transport contenant des marchandises devant faire l'objet d'un dédouanement PAD peut aussi contenir des marchandises qui ne peuvent pas être ainsi dédouanées. Dans un tel cas, il n'est pas exempté des exigences fondamentales applicables aux marchandises qui sont déclarées par le processus de dédouanement PAD – transporteur PAD, importateur PAD, chauffeur inscrit.

72. Les marchandises à bord d'un moyen de transport qui ne qualifient pas au dédouanement PAD doivent être déclarées à l'aide d'une option de mainlevée substitutive en vigueur (p. ex. SEA, MDM), conformément aux exigences de cette option.

73. Dans le PAD, une caractéristique influant sur les options de mainlevée non PAD substitutives est la présentation non obligatoire d'une facture renfermant des données d'une qualité propice à l'appréciation (QA), à moins que la mainlevée ne soit assujettie à une exigence particulière d'un AMG. Lorsqu'une facture QA n'est pas nécessaire, les autres documents devant faire partie d'une documentation de mainlevée particulière demeurent les mêmes, par exemple, il faut fournir un document de contrôle du fret, une facture commerciale, un numéro de transaction, des licences, des certificats. Cela n'a trait qu'aux expéditions pour les importateurs PAD agréés. Si un agent des services frontaliers demande la QA, le client doit présenter une copie papier et ne peut transmettre la QA par voie électronique.

documents, sauf s'ils sont demandés par un agent des services frontaliers en confirmation de renseignements comme :

a) une description générale des marchandises;

b) le lieu de chargement;

c) le nombre d'articles et le poids;

d) le nom et l'adresse du destinataire.

56. Vu que certaines marchandises pourraient n'être pas admissibles au dédouanement PAD (p. ex. des marchandises qui sont assujetties aux exigences d'autres ministères gouvernementaux (AMG) ou qui sont expédiées au Canada de l'extérieur des États-Unis ou du Mexique), l'importateur est avisé qu'il doit y avoir en place un processus permettant d'informer le transporteur PAD par écrit ou électroniquement que les marchandises seront déclarées par le PAD. L'option servant à déclarer les marchandises à l'ASFC influe sur les exigences connexes de la déclaration et la responsabilité du transporteur.

57. Les marchandises qui ne sont pas admissibles au dédouanement PAD doivent être déclarées à l'ASFC par une option de mainlevée de rechange ou être transportées à l'intérieur du pays sous douane. Les exigences de ces options de déclaration ne sont pas modifiées par l'autorisation de l'importateur dans le PAD, sauf qu'une facture renfermant des données d'une qualité propice à l'appréciation (QA) n'a pas à être présentée, à moins d'être exigée par un AMG ou demandées par un agent des services frontaliers. Si un agent des services frontaliers demande la QA, le client doit présenter une copie papier et ne peut transmettre la QA par voie électronique.

58. Le transporteur doit fournir aux importateurs PAD, ou à leur courtier désigné, un rapport renfermant assez de renseignements pour faciliter le respect des obligations des importateurs afférents à la déclaration en détail des marchandises à l'ASFC. Le transporteur, au point de destination final, doit obtenir une preuve de livraison en clôture du contrat de livraison de l'expédition.

VÉRIFICATION À LA FRONTIÈRE

59. L'ASFC continue à se réserver le droit d'examiner les expéditions et les moyens de transport qui entrent au Canada. À l'occasion, l'ASFC peut renvoyer une expédition PAD aux fins d'activités vérificatives comme :

a) un examen des documents;

b) un examen de détection de la contrebande;

c) un contrôle de la cabine;

d) des examens au hasard.

Examen des documents

60. L'ASFC peut procéder à un examen des documents avant d'accorder l'autorisation de livrer des marchandises PAD afin de vérifier l'admissibilité des marchandises déclarées par le processus de dédouanement PAD. La demande peut être faite par l'ASFC au transporteur PAD ou à l'importateur PAD. L'examen des documents sert à vérifier si les marchandises déclarées par le processus PAD sont prohibées, contrôlées ou réglementées et si les marchandises ont été expédiées vers le Canada, des États-Unis ou du Mexique, si elles sont importées par un importateur agréé et si leur lieu de destination est une installation d'un destinataire agréé. Les types de documents qui pourraient être demandés aux fins d'un examen seraient, par exemple, le connaissement, la facture pro forma du transporteur ou des manifestes d'expédition.

61. Les types de renseignements ci-dessous pourraient être demandés pour évaluer le risque quant à l'admissibilité au dédouanement PAD :

a) la description des marchandises;

b) la quantité (nombre, volume ou poids selon les circonstances);

c) l'endroit où les marchandises ont été chargées dans le moyen de transport;

d) le nom et l'adresse du destinataire;

e) le nom et l'adresse de l'expéditeur/du vendeur.

62. Lorsque le transporteur omet de fournir les renseignements demandés par un agent des services frontaliers qui veut déterminer l'admissibilité des marchandises ou l'admissibilité au PAD, une méthode de déclaration substitutive doit être suivie et une sanction peut être imposée.

63. Les sous-sections suivantes du présent mémorandum décrivent les exigences des options de dédouanement PAD servant à déclarer des marchandises en vue d'une autorisation de livrer avant la mainlevée.

EXIGENCES DE LA DÉCLARATION

64. Les marchandises qui entrent au Canada sont déclarées à l'ASFC afin d'obtenir l'autorisation de livrer. La déclaration peut être faite par Échange de données informatisées (EDI) ou sur papier et, si la déclaration est faite sur papier, les exigences de la déclaration PAD sont minimales. Il n'est pas nécessaire de présenter un document de contrôle du fret lorsque les marchandises sont déclarées par le processus de dédouanement PAD.

65. Lors du dédouanement PAD, la présentation du code à barres du transporteur PAD agréé et du code à barres de l'importateur PAD agréé, soit séparément, soit sur une

SUSPENSION ET ANNULATION DE LA PARTICIPATION AU PAD

45. L'ASFC peut suspendre ou annuler une autorisation PAD si :

a) l'autorisation a été obtenue grâce à des renseignements faux ou trompeurs;

b) le transporteur PAD ne respecte plus les exigences aux termes du paragraphe 10.5(1) du *Règlement sur la déclaration en détail des marchandises importées et le paiement des droits*;

c) le transporteur PAD devient insolvable;

d) le transporteur PAD le demande.

46. Si l'ASFC décide de suspendre ou d'annuler une autorisation PAD, elle doit :

a) envoyer, au transporteur PAD, un avis écrit énonçant les motifs de la décision;

b) donner l'occasion au transporteur PAD de faire appel par écrit de la décision.

47. Les appels par écrit doivent être envoyés dans les 90 jours de la date de la suspension au :

Directeur
Division des programmes des négociants fiables
Direction des programmes avant l'arrivée à la frontière
Direction générale des programmes
150, rue Isabella, 4e étage
Ottawa ON K1A 0L8
Canada

48. La suspension ou l'annulation de l'autorisation PAD entre en vigueur :

a) le jour où l'avis est reçu; ou

b) le 15e jour suivant celui où l'avis est envoyé par le courrier ou par porteur.

TRANSPORTEURS PAD – LISTE DES PARTICIPANTS

49. Comme service à ses clients, l'ASFC publie une liste des transporteurs dont la participation au PAD a été agréée, sur le site Web de l'ASFC sous Programmes et services, Dédouanement plus facile, Programme d'autocotisation des douanes, transporteurs et ensuite, transporteurs approuvés au PAD.

50. Les transporteurs énumérés sont ceux qui ont accepté de voir le nom de leur société affiché sur le site Web de l'ASFC. Donc, cette liste pourrait ne pas comprendre tous les transporteurs PAD agréés.

SECTION 2 – DÉCLARATION

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

51. Bien que le PAD ne modifie pas l'obligation de déclarer les marchandises conformément à l'article 12 de la *Loi*, les exigences spécifiques connexes de la déclaration ont été adaptées afin d'appuyer le processus de dédouanement PAD rationalisé. Le processus de dédouanement PAD sert à demander l'autorisation de livrer des marchandises commerciales admissibles qui sont importées par un importateur qui est autorisé dans le cadre du PAD.

52. Le contexte PAD se caractérise notamment par le fait que le dédouanement des expéditions PAD n'exige pas des documents sur le fret. Toutefois, si un agent des services frontaliers le demande, le transporteur PAD faisant la déclaration doit fournir une preuve satisfaisante du déchargement des marchandises importées au Canada. Le transporteur PAD doit avoir en place tous les documents, systèmes, pistes de vérification et liens nécessaires à l'appui du processus PAD.

53. Les transporteurs et les importateurs autorisés dans le cadre du PAD ont démontré qu'ils sont des clients à faible risque. Lors du dédouanement PAD, les renseignements suivants sont requis en confirmation de leur autorisation :

a) l'**identification du transporteur** PAD par la présentation du code de transporteur à quatre caractères du transporteur sous forme de code à barres approuvé;

b) l'**identification de l'importateur** PAD par la présentation du numéro d'entreprise (NE) à 15 caractères de l'importateur, sous forme de code à barres approuvé;

c) le numéro d'identification du chauffeur inscrit dans le mode routier.

54. Le processus de dédouanement PAD vise à faciliter la livraison directe des marchandises admissibles à l'importateur, au propriétaire ou au destinataire et l'accent est alors mis sur la déclaration à la frontière et le traitement à la ligne d'inspection primaire (LIP).

55. Comme la déclaration en détail provisoire n'est pas une condition de la mainlevée dans le PAD, une documentation de mainlevée n'est pas requise pour les marchandises déclarées par le processus de dédouanement PAD. Le transporteur PAD est néanmoins tenu d'avoir des documents de transport disponibles à l'appui au moment de la déclaration. Il n'est pas nécessaire de présenter ces

découler du défaut de respecter les exigences du PAD ou de l'ASFC.

36. Avant d'accorder l'autorisation PAD finale au client, l'ASFC se réserve le droit de demander des renseignements en plus des détails fournis par le transporteur dans la partie I et la partie II de la demande.

37. Lorsque le transporteur présente des faits erronés ou fournit des renseignements inexacts sur la demande PAD, il peut y avoir imposition d'une sanction, refus de l'agrément et(ou) retrait du PAD. La section intitulée Suspension et annulation de la participation au PAD renferme de plus amples renseignements sur la suspension, le retrait et l'annulation de l'autorisation PAD d'un transporteur.

38. Un résumé des exigences du programme est fourni au transporteur agréé une fois la partie II terminée et approuvée. Le résumé décrit plus en détail les conditions de la participation au PAD. L'agrément PAD accordé à un transporteur qui a réussi le processus de demande de participation au PAD des transporteurs ne peut être transféré ou vendu. Le transporteur ne peut également pas disposer de cet agrément ou l'acquérir par regroupement, par changement de personnalité juridique ou par vente d'une entreprise. Le client doit fournir à l'ASFC un accusé de réception signé de ce résumé. Dès que l'ASFC reçoit une copie signée du résumé des exigences du programme, elle inscrit le nom du transporteur dans le Système de soutien de la mainlevée accélérée des expéditions commerciales (SSMAEC) de l'ASFC, et le transporteur est autorisé à utiliser le processus de dédouanement PAD.

39. Les transporteurs qui ne respectent pas toutes les exigences de la partie II sont avisés par l'APM des changements recommandés. Si un transporteur n'apporte pas les changements en se fondant sur les recommandations du APM, l'ASFC peut demander qu'il se retire du processus de demande ou peut refuser sa demande au motif de ces constatations. Cela n'empêche pas le transporteur de remplir une autre demande si les circonstances qui ont entraîné le retrait ou le refus changent et permettent au transporteur de se conformer à toutes les exigences de la participation au PAD.

TRANSFER D'AUTORISATION AU PAD

40. L'agrément PAD accordé à un importateur qui a réussi le processus de demande de participation au PAD ne peut être transféré ou vendu. L'importateur ne peut également pas disposer de cet agrément ou l'acquérir par regroupement, par changement de personnalité juridique ou par vente d'une entreprise.

CONTRÔLE

41. L'APM attitré doit procéder à un contrôle régulièrement afin que le transporteur demeure un participant en règle au PAD. Dans ce processus, il vérifie si chaque transporteur PAD agréé remplit toutes ses obligations PAD et détermine s'il faut un plan d'action ou une orientation.

42. Le but du processus de contrôle est de s'assurer que :

a) toutes les obligations PAD ont été remplies conformément à l'alinéa 32(2)*b)* de la *Loi* et aux règlements connexes;

b) le client PAD agréé connaît bien les exigences opérationnelles du programme;

c) un plan d'action sera, au besoin, mis en oeuvre;

d) tout plan d'action existant est évalué;

e) toute sanction pécuniaire administrative justifiée en cas d'inobservation est imposée, selon les besoins;

f) il peut être déterminé s'il faut maintenir la participation au programme ou s'il faut un retrait du programme;

g) le client demeure à faible risque.

Nota : Les sanctions administratives pécuniaires visant spécifiquement les exigences à respecter par un transporteur participant au PAD peuvent être retrouvées en consultant le site Web de l'ASFC à **www.asfc.gc.ca**. Le transporteur PAD n'est pas exonéré des autres sanctions générales qui existent.

OBLIGATIONS DU TRANSPORTEUR PAD AGRÉÉ

43. La participation au PAD exige une communication et des mises à jour courantes des données entre le transporteur agréé et son APM attitré. Des mises à jour de ces listes ou des rapports néants sont fournis au APM, dans le format applicable, en respectant les paramètres convenus par le client et le APM pendant le processus de demande de participation au PAD, partie II. Le transporteur PAD est tenu d'aviser son APM des changements dans les renseignements fournis sur la demande dans les 15 jours suivant ces changements. Voir l'annexe F pour un tableau des exceptions à ce délai de 15 jours.

44. Les transporteurs agréés sont tenus de fournir les renseignements dont fait état la section intitulée Marchandises non livrées du présent document sur toute expédition non livrée dans les 40 jours qui suivent celui où leur livraison est autorisée ou celui où elles sont mises sous douane. L'APM attitré doit immédiatement être avisé par écrit. Cette obligation s'applique que ce soit le processus PAD ou tout autre processus de déclaration qui est utilisé.

du transporteur – Partie II, et transmettre une copie signée par un dirigeant autorisé de la société à l'adresse figurant sur le formulaire. Le formulaire E656 et des instructions sur la façon de le remplir peuvent être obtenus en communiquant avec l'APM attitré. La demande est aussi disponible sur le site Web de l'ASFC sous Publications et formulaires.

28. Le but de la partie II est de s'assurer que les systèmes administratifs et les documents du transporteur rendront possible et confirmeront la déclaration de toutes les marchandises importées au Canada, ainsi que la preuve de leur livraison ou de leur déchargement substitutif. Le transporteur doit démontrer l'existence de pistes de vérification et de contrôles internes se rapportant au transport des marchandises importées, depuis la commande initiale, en passant par la livraison d'une expédition, jusqu'à l'acquittement d'une facture. En outre, comme il est indiqué dans le *Règlement sur le transit des marchandises*, l'admissibilité à titre de transporteur PAD est assujettie à la disponibilité de documents prouvant qu'il a disposé du fret en conformité avec les articles 18 et 20 de la *Loi*.

29. Des détails sur les exigences particulières du PAD afférentes aux systèmes sont fournis dans la partie II de la demande. Ces exigences comprennent la manière dont les systèmes du transporteur :

a) identifient une expédition PAD (marchandises qui sont déclarées par le processus de dédouanement PAD afin d'obtenir l'autorisation de les livrer);

b) identifient un importateur PAD autorisé;

c) identifient un chauffeur inscrit;

d) produisent une liste des marchandises dont la livraison a été autorisée et qui n'ont pas été livrées dans les 40 jours, y compris les marchandises en douane;

e) tiennent à jour une liste des propriétaires-exploitants, des terminaux et des entrepôts;

f) identifient un client PAD (importateur) dans la partie de ses systèmes où se trouvent les profils de client.

30. Dans la partie II du processus de demande PAD, le transporteur qui fait la demande doit décrire le déroulement de ses opérations pour une expédition internationale, depuis le moment où une commande est reçue, en passant par la livraison des marchandises, jusqu'à la facturation finale et la réception du paiement pour le service. Des documents types ayant trait au déroulement des opérations du transporteur sont aussi demandés à l'appui de la description, par exemple des connaissements, des bordereaux d'expédition, des factures, des documents de contrôle des douanes, des listes de matériel, des registres d'utilisation du matériel et des relevés de répartition. Ces renseignements doivent être fournis au plus tard six mois après que la partie I de la demande du client a été agréée.

31. Dans la partie II, le transporteur qui fait la demande doit aussi fournir une liste, sur papier ou en format électronique, d'environ 25 expéditions, dans laquelle les expéditions internationales se dirigeant vers le Canada doivent être isolées des autres expéditions. Les transporteurs dont l'historique ne remonte qu'à 90 jours sont priés de fournir une liste de toutes les expéditions internationales se dirigeant vers le Canada. Les renseignements suivants sont requis :

a) le numéro de contrôle, c.-à-d. le numéro de la facture ou le numéro progressif, le numéro de voyage, le numéro de la commande;

b) la date de la commande ou du ramassage et le reçu de livraison au client;

c) la date du reçu de livraison au client;

d) le nom du client ou du destinataire ou le nom de facturation et l'adresse complète, y compris le pays;

e) le nom de l'expéditeur et son adresse complète, y compris le pays;

f) le lieu de ramassage – nom, ville et État;

g) le nom et l'adresse du lieu de livraison, y compris le pays.

32. Le transporteur doit fournir une liste exhaustive des expéditions, vers le nord, vers le sud et au pays, pour une période précise afin d'assurer l'intégrité des systèmes et une numérotation séquentielle.

33. Avant l'agrément, il doit être démontré que les systèmes et les processus requis à l'appui du PAD et décrits dans la partie II de la demande existent et ils doivent être en état de fonctionner avant que le processus de dédouanement PAD ne puisse être utilisé. Un dirigeant autorisé de la société doit signer le formulaire de demande pour confirmer que les renseignements fournis sont véridiques et complets.

34. Le transporteur PAD agréé doit conserver des relevés de pistes de vérification ayant trait au transport, à la déclaration et à la livraison des marchandises sur copie papier ou en format électronique pendant trois ans, en sus de l'année en cours. Une sanction, qui pourrait comprendre le retrait du PAD, pourrait s'appliquer à la négligence de conserver les pistes de vérification requises.

35. Il importe de noter que l'acceptation et l'agrément de la partie II de la demande :

a) ne veulent pas dire que les systèmes administratifs du client sont reconnus par l'ASFC;

b) n'exemptent pas le client d'être assujetti à une sanction pécuniaire administrative (SAP) qui pourrait

vérification de la part de l'ASFC. Ces conditions comprennent, sans s'y limiter, les antécédents du client en matière d'application de la loi auprès de l'ASFC, la criminalité, les condamnations pour fraude et la capacité antérieure de la société de tenir à jour des documents appropriés et d'y donner accès aux agents des services frontaliers, ainsi que le règlement des dettes actives envers la Couronne.

18. Lorsque l'ASFC évalue le risque que représente un client, elle peut demander de visiter les locaux de la société en vue de discuter ou d'observer des points comme :

a) la sécurité des lieux;

b) les contrôles internes;

c) les politiques de la société, tels son code de conduite et ses pratiques d'embauchage;

d) les programmes de formation des chauffeurs et des équipes affectés au transport transfrontalier.

19. S'il existe des indices d'un risque possible dans les opérations d'un demandeur ou, suivant l'historique des mouvements transfrontaliers du transporteur, l'ASFC peut demander des renseignements supplémentaires avant de donner son agrément final à une demande.

20. Le délai d'établissement, de traitement et d'agrément de la demande d'un transporteur peut varier d'un cas à l'autre, notamment en raison de ce qui suit :

a) la complétude de la demande présentée;

b) la complexité des renseignements fournis;

c) la structure organisationnelle de l'entité;

d) le nombre d'entrepôts et de terminaux exploités par le transporteur;

e) le nombre de bureaux de l'ASFC où le transporteur a fait affaire avec l'ASFC;

f) les retards du transporteur dans la transmission des renseignements nécessaires ou des renseignements supplémentaires demandés/requis par l'ASFC.

Nota : Le demandeur peut s'enquérir du statut de sa demande en s'adressant à son APM.

AGRÉMENT/REFUS/RETRAIT

Agrément

21. Une fois que le demandeur PAD a respecté les exigences de l'évaluation du risque dans la partie I, il en est avisé par écrit et invité à passer à la partie II. Ce n'est pas un avis final d'agrément de la participation au PAD. L'agrément final est obtenu seulement après que la partie II du processus de demande a été franchie avec succès et que le Résumé des exigences du programme a été signé par le transporteur agréé et présenté à l'ASFC.

Refus

22. Lorsque la participation d'un client au PAD est refusée, il est avisé de la décision par écrit. Conformément à l'article 107 de la *Loi*, la lettre d'avis est envoyée à l'attention du dirigeant autorisé de la société.

23. Comme l'évaluation du risque aux fins du PAD pourrait révéler des questions délicates pouvant porter atteinte au mandat de protection et d'exécution de l'ASFC, certains détails ayant trait au refus d'une société pourraient ne pas lui être communiqués. Les dispositions de la *Loi sur l'accès à l'information* donnent au client un moyen d'obtenir officiellement les renseignements auxquels il a droit. La communication de renseignements personnels détenus par une institution gouvernementale est régie et protégée par la *Loi sur la protection des renseignements personnels*.

24. Lorsque le motif du refus peut être fourni au demandeur, cela peut permettre à la société et à l'ASFC de déterminer si des mesures correctives peuvent être prises. S'il se produit, dans les renseignements que renferme la demande, des changements qui pourraient influer sur l'évaluation du risque que représente la société, le client peut présenter une nouvelle demande.

25. Un transporteur dont la participation au PAD a été refusée peut formuler, à l'intention du ministre, un exposé par écrit au sujet du refus. Un comité composé de représentants supérieurs de l'ASFC examine alors le cas du transporteur au nom du ministre. L'exposé par écrit doit être envoyé à l'adresse suivante :

Directeur
Division des programmes des négociants fiables
Direction des programmes avant l'arrivée à la frontière
Direction générale des programmes
150, rue Isabella, 4e étage
Ottawa ON K1A 0L8
Canada

Retrait

26. Les transporteurs qui désirent se retirer du processus de demande de participation au PAD peuvent le faire en tout temps. Ils doivent en aviser par écrit l'APM chargé de leur dossier. Après qu'un transporteur a signalé son retrait, il reçoit une confirmation par écrit du retrait de sa demande de participation au PAD.

DEMANDE PAD, PARTIE II

27. Dans la partie II du processus d'agrément PAD, le transporteur doit remplir le formulaire E656, *Programme d'autocotisation des douanes – Demande de participation*

11. Une fois remplie, la demande doit être signée par un dirigeant autorisé de la société et doit être transmise à l'adresse apparaissant sur le formulaire. La demande remplie est un document protégé. La communication de renseignements recueillis par l'ASFC est assujettie à l'article 107 de la *Loi sur les douanes*, à la *Loi sur l'accès à l'information* et à la *Loi sur la protection des renseignements personnels*.

12. Lorsqu'une demande est reçue par l'ASFC, elle est confiée d'un agent principal en matière de programme (APM) qui est la personne-ressource pour le PAD et fournit une orientation courante au demandeur tout au long de sa participation au PAD. La partie I de la demande doit être envoyée au :

Gestionnaire
Observation par les transporteurs PAD
55, rue Bay Nord, 6e étage
Hamilton ON L8R 3P7
Canada

CRITÈRES D'ADMISSIBILITÉ

13. Les transporteurs doivent respecter les exigences suivantes s'ils veulent participer au PAD :

a) si le transporteur est un particulier, il doit ordinairement résider au Canada ou aux États-Unis ou, si c'est une société de personnes, au moins une de ces personnes doit être un particulier qui réside ordinairement au Canada ou aux États-Unis;

b) si le transporteur est une société fermée, une coopérative ou une société de personnes en commandite, son siège social doit être au Canada ou aux États-Unis ou il doit exploiter une succursale au Canada ou aux États-Unis;

c) il doit jouir d'une bonne réputation;

d) il doit être solvable;

e) il doit avoir transporté des marchandises commerciales vers ou depuis le Canada au moins une fois dans la période de 90 jours précédant la date de réception de la demande;

f) il doit souscrire une garantie minimale de 25 000 $ conformément au *Règlement sur le transit des marchandises*;

g) ses documents et processus administratifs doivent être assortis des contrôles internes nécessaires pour que l'ASFC puisse déterminer s'il respecte la *Loi* et ses règlements.

Critères de la sécurité

14. Comme il est indiqué au paragraphe 20(2.1) de la *Loi*, le transporteur PAD est redevable de tous les droits et de toutes les taxes, y compris ceux sur les marchandises déclarées par le processus de dédouanement PAD, afin d'obtenir l'autorisation de livrer les marchandises, jusqu'au moment où elles sont livrées au lieu d'affaires de l'importateur, du propriétaire ou du destinataire. Étant donné que le transporteur faisant la demande est responsable des expéditions PAD jusqu'à ce que soit obtenue une preuve de livraison, il doit être un transporteur cautionné et souscrire une garantie.

15. Les transporteurs dont le siège social est situé au Canada ou aux États-Unis peuvent demander une autorisation en tant que transporteurs PAD. Les transporteurs qui veulent devenir des transporteurs PAD agréés doivent avoir un code de transporteur unique de l'ASFC, être autorisés à transporter des marchandises à titre de transporteurs cautionnés et avoir souscrit une garantie d'au moins 25 000 $ en devise canadienne avant de demander de participer au programme. Chaque personne morale ou établissement distinct doit présenter une demande de transporteur séparément. Lorsque le transporteur est une division d'une entité qui demande d'être autorisée en tant qu'importateur PAD, la division du transporteur doit demander séparément une telle autorisation. Les transporteurs qui ne sont pas cautionnés et qui présentent une demande de participation au PAD doivent être autorisés à exercer leurs activités à titre de transporteurs cautionnés avant que leur demande ne soit examinée. Des renseignements sur l'obtention du statut de transporteur cautionné auprès de l'ASFC figurent dans le Mémorandum D3-1-1, *Politiques relative à l'importation et au transport des marchandises*, et dans le Mémorandum D1-7-1, *Dépôt de garantie pour effectuer des transactions en douane*.

Critères de l'historique du transport

16. Afin que l'ASFC puisse évaluer le risque que représente le demandeur, un transporteur qui demande un agrément PAD doit avoir transporté des marchandises commerciales vers ou depuis le Canada au moins une fois dans les 90 jours qui ont précédé la date de réception de la demande. Si le demandeur a exercé son activité sans code de transporteur cautionné de l'ASFC pendant cette période, il n'est pas automatiquement exclu du PAD. Il doit s'assurer que tous les codes de transporteur non cautionné et noms d'entreprise qu'il a utilisés sont fournis à l'ASFC au moment de la demande.

ÉVALUATION DU RISQUE QUE REPRÉSENTE LE TRANSPORTEUR

17. Les renseignements demandés dans la partie I de la demande PAD servent à l'évaluation, par l'ASFC, du risque que représente la société de transport qui fait la demande, y compris les divisions, les terminaux routiers au Canada, aux États-Unis et au Mexique et les entrepôts qui appartiennent à l'entité ou sont exploités par celle-ci. L'évaluation du risque porte sur les conditions qui pourraient influer sur l'entrée illégale de marchandises au Canada par le PAD ou qui pourraient nuire à toute

2. Pour utiliser le programme Expéditions rapides et sécuritaires (EXPRES) lorsqu'ils importent des marchandises au Canada, les transporteurs doivent être autorisés dans le cadre du PAD et se joindre à Partenaires en protection (PEP). Si vous désirez de plus amples renseignements sur l'EXPRES et sur PEP, consultez le site Web de l'ASFC à **www.asfc.gc.ca**.

3. Il y a deux composantes distinctes dans le PAD :

a) le dédouanement PAD qui comprend le transport et la déclaration des marchandises (visées par le) PAD;

b) les processus postérieurs à la mainlevée PAD qui comprennent la déclaration en détail, la déclaration des recettes, le paiement des droits et les rajustements.

4. Le but du présent mémorandum est de fournir des renseignements et des lignes directrices sur le dédouanement PAD. Des renseignements sur les processus postérieurs à la mainlevée PAD sont fournis dans le Mémorandum D17-1-7, *Programme d'autocotisation des douanes pour les importateurs*. Des renseignements sur le Programme d'inscription des chauffeurs du secteur commercial (PICSC) et du programme EXPRES pour les chauffeurs du secteur commercial figurent sur le site Web de l'ASFC.

5. Parmi les concepts clés du PAD qui ont trait au transport et à la déclaration des marchandises, il y a ce qui suit :

a) l'agrément préalable et l'autorisation du transporteur qui véhicule les marchandises PAD jusqu'au Canada;

b) l'autorisation des chauffeurs routiers par des programmes d'inscription, tels l'EXPRES et le PICSC;

c) une option de dédouanement rationalisé;

d) l'autorisation de livrer les marchandises;

e) la responsabilité du transporteur PAD jusqu'à ce que les marchandises dont la livraison est autorisée soient livrées au lieu d'affaires de l'importateur PAD, du propriétaire ou du destinataire;

f) la mainlevée des marchandises PAD au moment de leur livraison au lieu d'affaires de l'importateur PAD, du propriétaire ou du destinataire.

6. Les exigences générales de l'ASFC concernant le transport et la déclaration des marchandises autrement que par le PAD sont décrites dans le Mémorandum D3-1-1, *Politiques relative à l'importation et au transport des marchandises*.

7. Toute mention d'articles, de paragraphes et d'alinéas dans le présent mémorandum s'entend d'une disposition de la *Loi sur les douanes*, sauf indication contraire. Un glossaire des termes employés dans le présent mémorandum est fourni à l'annexe A.

SECTION 1 – AUTOCOTISATION DU TRANSPORTEUR

8. Un processus de dédouanement rationalisé est un des principes essentiels du PAD dont peuvent se prévaloir les clients à faible risque de l'ASFC. Les clients à faible risque doivent démontrer qu'ils jouissent d'une bonne réputation et qu'ils respectent les lois et les règlements appliqués par l'ASFC. Donc, les clients qui désirent participer au PAD doivent en faire la demande et y être autorisés par l'ASFC. Les modalités de la demande et de l'agrément des importateurs qui désirent devenir des clients PAD sont expliqués dans le Mémorandum D17-1-7, *Programme d'autocotisation des douanes pour les importateurs*. La section suivante du présent mémorandum décrit les modalités de la demande et de l'agrément des transporteurs qui désirent transporter des marchandises qui sont déclarées à l'ASFC par le processus de dédouanement PAD afin d'obtenir l'autorisation de les livrer.

9. La demande de participation au PAD n'entraîne pas de frais. Pour obtenir une autorisation en tant que transporteur PAD, il faut faire une demande par un processus en deux parties, à savoir :

a) **Partie I**, où sont fournis des renseignements à l'ASFC de sorte qu'elle puisse tracer un profil de client et évaluer le risque que représente le demandeur.

b) **Partie II**, où sont fournis des renseignements à l'ASFC pour démontrer que la société compte des systèmes, des documents, des pistes de vérification, des contrôles internes, des politiques et des procédures pouvant appuyer les exigences du PAD. C'est une partie distincte de la partie I et elle permet aux clients d'éviter d'avoir à investir dans la conception ou la modification de leurs systèmes avant que le niveau de risque ne soit évalué par l'ASFC.

Nota : Une fois ces deux premières parties franchies avec succès, un Résumé des exigences du programme est dressé et signé par le transporteur. Des renseignements supplémentaires concernant le sommaire des exigences au programme se trouvent dans un paragraphe ultérieur.

DEMANDE PAD, PARTIE I

10. La première étape de l'obtention de l'autorisation de participer au PAD consiste à remplir un formulaire E647, *Programme d'autocotisation des douanes – Demande de participation des transporteurs – Partie 1*. Une copie électronique de la demande est disponible sur le site Web de l'ASFC à **www.asfc.gc.ca** sous Publications et formulaires.

Agence des services frontaliers du Canada | Canada Border Services Agency

Ottawa, le 10 décembre 2010

MÉMORANDUM D3-1-7

PROGRAMME D'AUTOCOTISATION DES DOUANES POUR LES TRANSPORTEURS

Le présent mémorandum énonce et explique les procédures du Programme d'autocotisation des douanes (PAD) relatives à l'autorisation, à la déclaration et au transport. Dans le PAD, un transporteur autorisé pour déclarer des marchandises admissibles à l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) par le processus de dédouanement PAD et, avant la mainlevée, livrer ces marchandises au Canada directement au lieu d'affaires d'un importateur autorisé, du propriétaire des marchandises ou du destinataire.

TABLE DES MATIÈRES

Lignes directrices et renseignements généraux 1
Introduction 1
Section 1 – Autocotisation du transporteur 2
Demande PAD, partie I 2
Critères d'admissibilité 3
Critères de la sécurité 3
Critères de l'historique du transport 3
Évaluation du risque que représente le transporteur 3
Agrément/refus/retrait 4
Agrément 4
Refus 4
Retrait 4
Demande PAD, partie II 4
Transfer d'autorisation au PAD 6
Contrôle 6
Obligations du transporteur PAD agréé 6
Suspension et annulation de la participation au PAD 7
Transporteur PAD – Liste des participants 7
Section 2 – Déclaration 7
Renseignements généraux 7
Vérification à la frontière 8
Examen des documents 8
Exigences de la déclaration 8
Déclaration sur papier 9
Autoroute (option de service (OS) 497) 9
Modes aérien, ferroviaire et maritime (OS521) 11
Échange de données informatisé (EDI) 13
Autoroute (OS 539 et 547) 13
Pannes des systèmes 15
Modes aérien et maritime (OS 513) 16
Mode ferroviaire (OS 505) 16
Déclaration combine par EDI et sur papier 17
Mode routier 17
Section 3 – Transport des marchandises 17
Autorisation de livrer 18
Preuve de livraison 18
Conditions de l'autorisation de livrer 19
Transporteur autorisé 19
Utilisation d'un propriétaire-exploitant (autoroute) 19
Utilisation d'un autre transporteur PAD 20
Exigences relatives au scellement 20
Liste des partenaires dans la chaîne commerciale 20
Marchandises non livrées 21
Marchandises refusées par l'importateur 21
Renseignements supplémentaires 22
Chauffeur non inscrit 22
Conteneurs vides 22
Marchandises admissibles 22
Annexe A – Glossaire 24
Annexe B – Scénarios EDI 27
Annexe C – Caractéristiques des chargements pour les terminaux, entrepôts et propriétaires-exploitants 28
Annexe D – Caractéristiques du code à barres pour les transporteurs routiers qui n'utilisent pas l'EDI 33
Annexe E – Caractéristiques du code à barres pour les transporteurs routiers qui utilisent l'EDI 38
Annexe F – Exception au délai de 15 jours pour faire des changements à l'application partie II 43
Annexe G – Lien entre la Déclaration du fret individuel et la Déclaration de fret routier 44
Annexe H – Déclaration – 40 jours 45

LIGNES DIRECTRICES ET RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

INTRODUCTION

1. Le Programme d'autocotisation des douanes (PAD) est conçu de façon à rationaliser le processus d'importation, à partir du moment où les marchandises sont déclarées à l'ASFC, en passant par la déclaration en détail, jusqu'au paiement des droits. Le PAD repose sur l'agrément préalable et l'autorisation du chauffeur, du transporteur et de l'importateur. Les systèmes administratifs du transporteur servent à appuyer la déclaration des marchandises et les systèmes administratifs de l'importateur servent à appuyer l'auto-établissement des données commerciales, du montant des recettes et des droits et des taxes à payer.

Canada

Ottawa, le 10 décembre 2010

MÉMORANDUM D3-1-7

En résumé

PROGRAMME D'AUTOCOTISATION DES DOUANES POUR LES TRANSPORTEURS

1. Les paragraphes suivants ont été ajoutés au mémorandum aux fins de clarification :

   a) Transfère de l'autorisation PAD

   b) Conteneurs vides

2. Les paragraphes suivants du mémorandum ont été modifiés aux fins de clarification :

   a) Autoroute (option de service (OS) 497) – de l'information concernant les marchandises transportées par mode aérien et transportées au Canada par camion (« expédition aérienne par camion ») a été ajoutée.

   b) Pannes des systèmes – Panne imprévue à l'ASFC – de l'information sur le Plan d'urgence de l'ASFC en cas d'interruption de système a été ajoutée.

   c) Section 3 – Transport des marchandises – la phrase « Le destinataire doit fournir une preuve de livraison au transporteur. » a été ajoutée.

3. Ce mémorandum a été modifié afin de mettre à jour la terminologie, les mentions de sites Web, les titres des formulaires et les coordonnées des personnes-ressources à l'Agence des services frontaliers du Canada. D'autres corrections mineures de mise en forme ont été apportées.

Printed in Canada

Canada

Ottawa, May 4, 2007

MEMORANDUM D3-1-8

In Brief

CARGO – EXPORT MOVEMENTS

1. This memorandum reflects policy and procedural changes introduced through the revised *Reporting of Exported Goods Regulations*.

2. Amendments to the Regulations demonstrate the Canada Border Services Agency's (CBSA) commitment to strengthen trade and promote the safety and security of Canadian exports. The Regulations became law on February 1, 2005, and were implemented by the CBSA on May 16, 2005.

3. This memorandum supersedes memoranda D3-2-4, D3-4-4, D3-5-4 and D3-6-8.

4. This memorandum incorporates and updates export policy from memoranda D3-2-3, D3-4-5, D3-6-7 and the carrier component of D20-1-1.

5. Any questions concerning this memorandum should be directed to:

Export Process
Border and Compliance Programs Directorate
Canada Border Services Agency
191 Laurier Avenue West
Ottawa ON K1A 0L8

Telephone: 613-954-7160
Fax: 613-946-0241
Email: exports@cbsa-asfc.gc.ca

Printed in Canada

Canada

Ottawa, May 4, 2007

MEMORANDUM D3-1-8

CARGO – EXPORT MOVEMENTS

This memorandum outlines and explains the legislated and regulatory provisions, policy and procedures respecting the report and control of cargo exported from Canada by air, highway, marine and rail carriers.

TABLE OF CONTENTS **Page**

Glossary	1
Statutory Basis	2
Guidelines and General Information	2
Reporting and Control Procedures	2
Export Memorandum of Understanding	2
Advance Commercial Information	4
Conveyance Reporting	4
Consortia	4
Report of Ferries	4
Report of Fishing Vessels	4
Cargo Reporting	5
Report of Cargo Exported from a Warehouse	5
Report of In-Transit Movements	5
Report to Statistics Canada	6
Air Shipments in Highway Service	6
Record Keeping	6
Privately Printed Forms	6
Enforcement Information	6
Penalty Information	6
Additional Information	7

Glossary

"ACROSS" is the acronym for the Accelerated Commercial Release Operations Support System. *(SSMAEC)*

"Act" means the *Customs Act*. (*Loi*)

"cargo" means any good transported by a carrier that is produced by the industrial, commercial or agricultural sectors of the economy and is exchanged in trade. *(fret)*

"cargo control document" means a manifest, bill of lading or other control document that acts as the record of a shipment entering or exiting Canada, e.g. Form A6A, *Freight/Cargo Manifest*. *(document de contrôle du fret)*

"carrier" means the entity, other than the exporter, engaged in the business of transporting cargo to, from or through Canada. *(transporteur)*

"CBSA" is the acronym for the Canada Border Services Agency. *(ASFC)*

"chief officer of customs", with respect to an area or place, means the manager of the CBSA office or CBSA offices that serves that area or place. *(agent en chef des douanes)*

"consolidated shipment" means a method of shipping whereby individual consignments from various consignors are combined to form a single shipment. *(expedition groupée)*

"consortium" means a group of carriers formed to undertake a partnership beyond the resources of any one member. *(consortium)*

"container" means a reusable and identifiable article of transport equipment for freight. *(conteneur)*

"conveyance" means any vehicle, aircraft or water-borne craft or any other vehicle that is used to move persons or cargo, e.g. a marine vessel. *(moyen de transport)*

"conveyance report" means a document used to report the movement of a conveyance to a place outside Canada, e.g. Form A6, *General Declaration*. *(déclaration du moyen de transport)*

"EDI" is the acronym for electronic data interchange. *(EDI)*

"export documentation", with respect to carriers, means any form of conveyance report, cargo control document or other prescribed documentation necessary for the legal exportation of cargo from Canada. *(documents d'exportation)*

"export reporting office" means any CBSA office designated under section 5 of the Act where the carrier may report. Visit the CBSA Web site at **www.cbsa.gc.ca** for export reporting office locations and hours of operation. *(bureau de déclaration des exportations)*

"exporter" means the holder of a business number for the purposes of the Act, who exports goods or causes them to be exported. *(exportateur)*

"in transit", with respect to exports, means the movement of cargo through Canada en route to its ultimate destination, e.g. United States ⇨ Canada ⇨ Europe or United States ⇨ Canada ⇨ United States. *(en transit)*

"mail" means a letter or parcel transmitted through the services of the Canada Post Corporation. *(courrier)*

"master carrier" means the carrier who assumes operational control over the conveyance. *(transporteur principal)*

"memorandum of understanding" is a written description of what two or more parties agree to do as part of an administrative arrangement. A memorandum of understanding is not legally binding. *(protocole d'entente)*

"MOU" is the acronym for memorandum of understanding. *(PE)*

"MOU participant", with respect to the export of cargo, means a carrier or customs service provider who has formally entered into a memorandum of understanding with the CBSA and agrees to export only goods that have been or will be reported by the exporter in accordance with the Regulations. *(participant au PE)*

"non-resident exporter" means an exporter whose business is not located in Canada but exports goods or causes goods to be exported from Canada. *(exportateur non résident)*

"NDR" is the acronym for No Declaration Required. *(ADR)*

"place of exit" means the location in Canada from which the cargo is exported. *(lieu de sortie)*

"Regulations" means the Reporting of Exported Goods Regulations. (Règlement)

"remanifest" means a new cargo control document, with a new cargo control number, that is presented to change a cargo control document previously submitted to the CBSA. (*nouveau manifeste)*

"report" means to submit the necessary export documentation, on paper or electronically, to the CBSA. *(déclaration)*

"United States" means the United States of America, Puerto Rico and the United States Virgin Islands. *(États-Unis)*

Statutory Basis

The *Reporting of Exported Goods Regulations* establish, under the authority of Part V, sections 95 to 97.2, of the *Customs Act*, who must report goods exported from Canada, as well as the time, place and manner of reporting those goods. In addition, the Regulations specify exceptions to the reporting requirements and alternatives to the general manner of reporting.

GUIDELINES AND GENERAL INFORMATION

Reporting and Control Procedures

1. The *Reporting of Exported Goods Regulations* require that all Canadian exports, including in-transit movements, be reported to the Canada Border Services Agency (CBSA) by submitting the appropriate export documentation to a designated export reporting office within legislated time frames.

2. The carrier is responsible for reporting the conveyance and the cargo through the preparation and timely submission of the conveyance report and cargo control document(s).

Note: It is the exporter's responsibility to report the goods through the export declaration and the export permit, if applicable. The exporter may contract to delegate this responsibility to a carrier or customs service provider, but the exporter is ultimately accountable for meeting the expor reporting requirements set out by the Regulations. For more information, refer to D20-1-1, *Export Reporting*.

3. A valid carrier code is mandatory for all export reporting. The unique, four-digit code identifies the carrier and forms the prefix of the cargo control number. Refer to D3-1-1, *Regulations Respecting the Importation, Transportation, and Exportation of Goods,* for more information.

4. Export documentation not submitted electronically must be submitted to the designated export reporting office located closest to the place of exit or, where the cargo is exported by rail, to the designated export reporting office located closest to the place where the railcar is assembled to form part of a train for export. Visit the CBSA Web site at **www.cbsa.gc.ca** for export reporting office locations and hours of operation.

5. Where specific time frames do not exist for the submission of the carrier's export documentation, i.e. the conveyance report and cargo control document(s) of a carrier other than an MOU participant, documentation should be submitted to the CBSA within a reasonable amount of time prior to departure. Doing so may prevent delays and the necessity to offload a shipment or shipments from the conveyance.

Export Memorandum of Understanding

6. Under section 13 of the Regulations, the CBSA has entered into a Memorandum of Understanding (MOU) for carrier reporting with air, highway, marine and rail carriers and customs service providers and couriers.

7. The MOU is an administrative arrangement designed to enhance the security of international trade, expedite export shipments and increase compliance.

8. The agreement is based on the participant's commitment to export only those goods that have been or, in the case of summary reporting, will be reported to the CBSA by the exporter.

Note: A non-resident exporter is subject to the same reporting requirements under the Regulations as a Canadian exporter.

9. In this regard, the exporter must demonstrate to the exporting carrier that the goods have been or, in the case of summary reporting, will be reported to the CBSA by supplying proof of report.

Note: Only the exporter's proof of report is required; the exporter is not obliged to provide the MOU participant with a copy of the export declaration.

10. Proof of report will be in accordance with the method of report, as follows:

(a) In the case of a Canadian Automated Export Declaration, the proof of report is 23 digits in length, e.g. 12X543SC123420070500546, and includes:

(i) the licence number, which is composed of two numeric, one alphabetic and three numeric digits, e.g. 12X543;

(ii) the authorization ID, which is composed of two alphabetic and four numeric digits, e.g. SC1234; and

(iii) the form ID, which is composed of the year, month and five-digit sequential transaction number, e.g. 20070500546.

(b) In the case of G7 Electronic Data Interchange (EDI) Export Reporting, the proof of report is 17 digits in length, e.g. RC123420070512345, and includes:

(i) the authorization ID, which is composed of two alphabetic and four numeric digits, e.g. RC1234; and

(ii) the form ID, which is composed of the year, month and five-digit sequential transaction number, e.g. 20070512345.

(c) In the case of Form B13A, *Export Declaration*, the CBSA-issued stamp, which may be manual or automated, provides proof that the export declaration was presented to the CBSA and that the goods were reported within the time frames stated in the Regulations. The stamp consists of the year/month/day, time, port code and a unique six-digit reference number, e.g. 2007/05/17 13:00 497 123456.

(d) In the case of summary reporting, the proof of report is the summary reporting ID number, e.g. SUM1234. This ID is unique to the exporter and does not change with each shipment.

(e) In the case of in-transit cargo, the proof of report is the cargo control number that controlled the movement of the goods through Canada to the place of exit. In addition to being used as the proof of report, the cargo control number is also used to acquit the in-transit movement prior to export. Refer to the "Report of In-Transit Movements" section for more information.

Note: The U.S. Customs and Border Protection's Automated Export System (AES) report number is not a cargo control number.

11. The MOU participant should not accept a proof of report that does not follow one of the above noted formats. However, it is not the participant's responsibility to authenticate the proof of report provided by the exporter, nor is it the participant's responsibility to enforce the reporting time frames applicable to the exporter.

12. If the goods are exempt from being reported by the exporter, the exporter is required to indicate to the MOU participant that No Declaration is Required (NDR). The carrier may request more information, in which case the exporter must provide the MOU participant with sufficient detail as to why an export declaration is not required or the applicable NDR, e.g. commercial goods having a value of less than CAN$2,000 or NDR2. A list of NDRs can be found online at **www.cbsa.gc.ca**.

13. The MOU participant will list the exporter's proof of report, or NDR, using the cargo control document(s). Where the MOU participant reports via Advance Commercial Information (ACI), the exporter's proof of report, or NDR, is recorded in the "Associated Transport Document Number" field. Alternatively, the carrier may submit a separate report summarizing the required information, provided it correlates to the cargo control document(s) and is submitted within the time frames outlined in the MOU.

14. In the case of consolidated shipments, the MOU participant must provide the exporter's proof of report, or NDR, for each shipment consolidated within the container.

15. In addition to providing the CBSA with the exporter's proof of report, the MOU participant must supply the exporter, directly or through the exporter's customs service provider, with a transportation document number. The transportation document number is a compulsory element of the exporter's export declaration and may be in the form of a booking number, manifest number, waybill number or a charter party date.

Note: Where the transportation document number is not yet available, the carrier will supply the exporter with an alternative reference number.

16. In return, the CBSA authorizes the MOU participant to submit the cargo control document(s) after the conveyance has left Canada. The time frames for reporting are as follows:

(a) where the cargo is exported by aircraft, within one business day after the day on which the aircraft departs from the place in Canada where it is loaded;

(b) where the cargo is exported by vessel, within three business days after the day on which the vessel departs from the place in Canada where it is loaded; or

(c) where the cargo is exported by rail, within one business day after the day on which the railcar on which the cargo is loaded is assembled to form part of a train for export, except where the CBSA and rail carrier(s) have formally agreed to alternative reporting timelines/procedures.

Reminder: There are no reporting requirements for highway carriers unless the exportation is part of an in-transit movement.

17. As per section 12 and subsection 13(4) of the Regulations, the CBSA reserves the right to request that the MOU participant submit the cargo control document(s) before the goods leave Canada.

Note: The MOU participant is still required to submit the cargo control document(s) as per the time frames outlined in paragraph 16.

18. The CBSA will verify the cargo control document(s) of the MOU participant to ensure that the commitments under the MOU are upheld. The CBSA reserves the right to terminate the agreement should an MOU participant fail to meet the terms and conditions of the MOU. Consequently, the carrier would be required to report all cargo prior to export and may be subject to Administrative Monetary Penalty System (AMPS) penalties.

19. CBSA personnel may access a list of all MOU participants on the CBSA intranet site.

20. A sample of the Export MOU, the application form and instructions for completion are available online at **www.cbsa.gc.ca**.

Advance Commercial Information

21. Advance Commercial Information (ACI) is an EDI-based reporting process that provides for the electronic reporting of conveyance and cargo data (ACROSS service options 703 and 711) within established time frames. Although initially designed for import reporting, ACI is available for marine export reporting and will be an option for other modes in the future. Visit **www.cbsa.gc.ca** for more information.

Note: Proof of report is a mandatory data element of ACI.

Conveyance Reporting

22. Section 9(1) of the Regulations states that the carrier, regardless of MOU status, must present the conveyance report to the export reporting office closest to the place of exit before the conveyance departs. In rail mode, the conveyance report must be presented to the export reporting office closest to the place where the railcar on which the cargo is loaded is assembled to form part of a train.

Note: Carriers reporting electronically must also present a paper copy of the conveyance report to the CBSA before the conveyance departs.

23. Where the conveyance is loaded in more than one location, a conveyance report must be submitted to the export reporting office closest to each place of lading.

24. Section 9(2) of the Regulations excuses the highway carrier and the air carrier, in the case of a regularly scheduled flight from submitting a conveyance report unless the CBSA requests that the carrier report the conveyance.

25. The conveyance report number is issued by the CBSA at the export reporting office closest to the place of exit. This number must appear on the top right-hand corner of the conveyance report.

Note: Where the conveyance report is submitted electronically, the carrier is required to create an interim conveyance report number that must not be repeated within three years. This number must be noted in the "Remarks" field of the paper copy of the conveyance report submitted to the CBSA in order for the CBSA to access the information in ACROSS.

Consortia

26. Only the master carrier is obliged to submit the conveyance report to the CBSA. The master carrier must either provide the conveyance report number or a copy of the conveyance report to the consortium members.

27. The master carrier must list all members of the consortium in the "Remarks" field of the conveyance report.

28. The CBSA-issued conveyance report number links the cargo of the consortium members to the conveyance and must appear on the top right-hand corner of the cargo control document(s) of each member. Alternatively, the consortium member may submit a copy of the master carrier's conveyance report.

Report of Ferries

29. Section 18 of the Regulations states that where a vessel is used on a particular day solely or principally for the transportation of conveyances, travellers, hazardous waste, etc., across international waters, the carrier will report the exportation of the vessel by presenting the conveyance report to the chief officer of customs at the designated export reporting office located nearest to the place where the vessel docks immediately upon the return of the vessel to Canada after its last trip on that day.

Report of Fishing Vessels

30. As per section 16 of the Regulations, the exportation of a commercial fishing vessel that is registered or licensed under the *Canada Shipping Act* does not have to be reported to the CBSA each time the vessel leaves Canada. Therefore, the carrier will report the exportation of the vessel prior to

the first voyage by presenting the conveyance report to the chief officer of customs at the designated export reporting office.

Cargo Reporting

31. As per section 10 of the Regulations, the carrier is responsible for reporting all cargo, including in-transit cargo, by completing and presenting the cargo control document(s), prior to export, to the designated export reporting office located closest to the place where the cargo is loaded aboard the conveyance.

32. Section 12 of the Regulations states that a highway carrier is not required to submit the cargo control document(s) unless the export is part of an in-transit movement or the CBSA requests that the carrier report the cargo.

33. Where cargo is loaded aboard a conveyance at more than one port, the carrier is only required to report the cargo at the place where it is loaded.

34. Carriers submitting the cargo control document(s) electronically must also transmit the electronic version of the previously filed conveyance report. This allows the CBSA and Statistics Canada to harmonize the documents.

Reminder: Unless the cargo is in transit, an MOU participant is eligible to report the cargo after the shipment has left Canada. See the section entitled "Export Memorandum of Understanding" for more information.

Report of Cargo Exported from a Warehouse

35. Where cargo is removed from a customs sufferance or customs bonded warehouse for export, the carrier must submit the cargo control document(s) to the CBSA for validation before the cargo is removed from the warehouse. Once validated, the CBSA will return the cargo control document(s) to the carrier; the carrier will then present the document(s) to the warehouse operator and then to the CBSA at the place of exit.

36. Furthermore, where the cargo is removed from a customs bonded warehouse, an accounting document (e.g. Form B3, *Canada Customs Coding Form*) must accompany the cargo control document(s). The accounting document and the cargo control document(s) must cross-reference each other and care must be taken to ensure the description and quantities are the same on both documents. Refer to Appendix C of D17-1-10, *Coding of Customs Accounting Documents,* for a description of various forms of accounting documentation and instructions on how to complete them.

37. Refer to the D4 series of memoranda for more information concerning customs sufferance or customs bonded warehouses.

Report of In-Transit Movements

38. An in-transit movement is considered both an import movement and an export movement. The report of the inbound movement is covered under section 12 of the *Customs Act* and the outbound movement is covered under section 95. This memorandum addresses only the policy and procedures as they pertain to the export movement of an in-transit shipment.

39. With regard to in-transit cargo, the CBSA aims to ensure that:

(a) the cargo that exits the country is the same cargo that entered the country, i.e. original condition and quantity;

(b) the cargo in transit is not diverted*; and

(c) the cargo in transit is not a threat to Canada or its international destination.

* It is understood that sometimes the place of exit changes en route.

40. In the case of in-transit movements, e.g. United States ⇨ Canada ⇨ Europe, section 11 of the Regulations requires that the exporting carrier, regardless of MOU status, report the in-transit cargo prior to export.

41. Where the cargo is in transit through Canada, and it originates from and is returning to the United States, i.e. United States ⇨ Canada ⇨ United States, the carrier will follow the "two-stop process" outlined in D3-4-5, *Highway Cargo – In-Transit Movements*.

42. Where the cargo is remanifested, the transferring carrier must provide the exporting carrier with the cargo control number and complete, accurate details of the in-transit movement. The exporting carrier must report the transferring carrier's cargo control number with the conveyance report. Additionally, the exporting carrier must report the transferring carrier's cargo control number and the complete, accurate details of the in-transit movement on the new cargo control document(s). For example:

(a) A shipment arrives by highway carrier at an air port in Canada in transit to Austria. The highway carrier must provide the air carrier with the cargo control number and complete, accurate details of the in-transit movement.

(b) A shipment arrives by vessel at a marine port in Canada in transit to the United States by rail. The marine carrier must provide the rail carrier with the cargo control number and complete, accurate details of the in-transit movement.

(c) An in-transit shipment arrives by highway carrier at a Canadian rail yard for furtherance to a Canadian marine port for export to the Republic of Korea. The highway carrier must provide the rail carrier with the cargo control number and complete, accurate details of the highway portion of the in-transit movement. The rail carrier must provide the marine carrier with the cargo control number and complete, accurate details of the rail portion of the in-transit movement.

43. The carrier must report in-transit cargo before the goods leave Canada as follows:

(a) if the goods are exported by mail, at the designated export reporting office located closest to the post office where the goods are mailed;

(b) if the goods are exported by vessel, at the designated export reporting office located closest to the place where the goods are loaded aboard the vessel for export;

(c) if the goods are exported by aircraft, at the designated export reporting office located closest to the place of departure of the aircraft from Canada;

(d) if the goods are exported by rail, at the designated export reporting office located closest to the place where the railcar on which the goods are loaded is assembled to form part of a train for export; and

(e) if the goods are exported by highway, at the designated export reporting office located closest to the place of exit of the goods from Canada.

44. For all modes, the CBSA will ensure that the description and quantities on the cargo control document(s) match those reported on the previous cargo control document(s).

45. When accidents, load shifts or other circumstances occur during the in-transit movement, the carrier must contact the nearest CBSA office. The CBSA will provide the carrier with instructions for managing the cargo.

Report to Statistics Canada

46. Subsection 13(3) of the Regulations states that a carrier exporting cargo via a marine vessel must submit a supplementary cargo control document(s) to Statistics Canada within five business days after the end of the month in which the cargo was exported.

47. The CBSA will continue to submit the cargo control document(s) to Statistics Canada on behalf of the carrier.

Air Shipments in Highway Service

48. When necessary, an air carrier may employ the services of a highway carrier to transport cargo for export from a Canadian airport to an airport in the United States. The movement must be documented on the cargo control document(s) and the air carrier assumes full liability for the movement.

Record Keeping

49. Currently, section 22 of the Act stipulates that only the importing and intermediary carrier must keep records; however, the Act is being revised to include the exporting carrier. The retention period for the records, established by the *Regulations Respecting the Transportation of Goods,* is three years.

Privately Printed Forms

50. The private printing of the conveyance report and/or cargo control document(s) does not require CBSA approval. The document must contain all prescribed fields and be in accordance with the specifications outlined in D3-1-1, *Regulations Respecting the Importation, Transportation and Exportation of Goods*. Any privately printed form exhibiting the CBSA banner must exist in bilingual format. For guidance or for more information, refer to D3-1-1.

Enforcement Information

51. For enforcement purposes, the CBSA will conduct examinations on a selective basis. If the CBSA elects to inspect a shipment, any moving or unloading of goods is done by, and at the expense of, the carrier.

52. The CBSA takes the position that enforcement action, e.g. administrative monetary penalties, may be taken against non-compliant carriers once a point of finality has been reached. The point of finality represents the stage in the export process where the intent to export goods from Canada has been demonstrated conclusively and is determined according to the reporting requirements set out in the Regulations.

53. An amendment to the carrier's export documentation is permitted, provided the cargo is physically within the carrier's control. If revised export documentation is submitted before the CBSA takes action against the carrier, the amended documentation must be taken into account. The CBSA must provide the carrier with every opportunity to report and otherwise comply under the Act and the Regulations before taking any enforcement action.

Penalty Information

54. The Administrative Monetary Penalty System (AMPS) is a civil penalty regime designed to encourage compliance with CBSA legislation through the application of monetary penalties. Penalties are imposed in proportion to the type, frequency and severity of the infraction and are corrective rather than punitive in nature.

55. AMPS penalties will be applied against the carrier code when the requirements set out by the Regulation are not met.

56. For more information about AMPS, see D22-1-1, *Administrative Monetary Penalty System,* or visit **www.cbsa.gc.ca/amps**. For export-specific details, visit **www.cbsa.gc.ca/export/**.

Additional Information

57. For additional information, visit the Border Information Service (BIS) online at **www.cbsa.gc.ca** or call BIS toll-free in Canada at **1-800-461-9999**. If you are calling from outside Canada, you can access BIS by calling 204-983-3500 or 506-636-5064 (long-distance charges will apply).

58. Any questions concerning this memorandum should be directed to:

Export Process
Border and Compliance Programs Directorate
Canada Border Services Agency
191 Laurier Avenue West
Ottawa ON K1A 0L8

Telephone: 613-954-7160
Fax: 613-946-0241
E-mail: exports@cbsa-asfc.gc.ca

REFERENCES

ISSUING OFFICE –

Export Process
Border and Compliance Programs Directorate

HEADQUARTERS FILE –

7605-10

LEGISLATIVE REFERENCES –

Customs Act
Reporting of Exported Goods Regulations

OTHER REFERENCES –

D3-1-1, D20-1-0, D20-1-1

SUPERSEDED MEMORANDA "D" –

D3-2-4, March 6, 2000
D3-4-4, March 7, 2000
D3-5-4, March 15, 2000
D3-6-8, March 6, 2000

Services provided by the Canada Border Services Agency are available in both official languages.

RÉFÉRENCES

BUREAU DE DIFFUSION –

Processus d'exportation
Direction des programmes d'observation et de la frontière

DOSSIER DE L'ADMINISTRATION CENTRALE –

7605-10

RÉFÉRENCES LÉGALES –

Loi sur les douanes
Règlement sur la déclaration des marchandises exportées

AUTRES RÉFÉRENCES –

D3-1-1, D20-1-0, D20-1-1

CECI ANNULE LES MÉMORANDUMS « D » –

D3-2-4, 6 mars 2000
D3-4-4, 7 mars 2000
D3-5-4, 15 mars 2000
D3-6-8, 6 mars 2000

Les services fournis par l'Agence des services frontaliers du Canada sont offerts dans les deux langues officielles.

47. L'ASFC continuera de présenter le(s) document(s) de contrôle du fret à Statistique Canada pour le compte du transporteur.

Expéditions aériennes transportées par la route

48. Lorsque cela est nécessaire, un transporteur aérien peut avoir recours aux services d'un transporteur routier pour transporter le fret exporté d'un aéroport canadien à un aéroport aux États-Unis. Le transport doit être documenté sur un(des) document(s) de contrôle du fret et le transporteur aérien assume la responsabilité complète pour le transport.

Conservation des documents

49. Actuellement, l'article 22 de la *Loi* stipule que seuls les transporteurs responsables de l'importation et les transporteurs intermédiaires doivent conserver les documents. Toutefois, la *Loi* est en cours de révision afin d'inclure les transporteurs responsables des exportations. La période de conservation des documents établie par le *Règlement concernant le transport des marchandises en transit* est de trois ans.

Formulaires imprimés par une société privée

50. Les documents de déclaration du moyen de transport et(ou) du fret imprimés par une société privée n'ont pas à être approuvés par l'ASFC. Les documents doivent contenir tous les champs prescrits et doivent respecter les caractéristiques énoncées dans le Mémorandum D3-1-1, *Règlement sur l'importation, le transport et l'exportation des marchandises*. Tout formulaire imprimé par une société privée portant la bannière de l'ASFC doit être bilingue. Pour des conseils ou de plus amples renseignements, veuillez consulter le Mémorandum D3-1-1.

Renseignements relatifs à l'exécution de la loi

51. À des fins d'exécution de la loi, l'ASFC procèdera à des examens sur une base sélective. Si l'ASFC décide d'inspecter une expédition, tout déplacement ou déchargement des marchandises est effectué par le transporteur aux frais de ce dernier.

52. L'ASFC est d'avis que des mesures d'exécution, p. ex. sanctions administratives pécuniaires, peuvent être prises à l'encontre des transporteurs contrevenants dès que le point d'irrévocabilité a été atteint. Le point d'irrévocabilité est l'étape durant le processus d'exportation où l'intention d'exporter les marchandises du Canada a été démontrée irréfutablement et déterminée conformément aux exigences de déclaration énoncées dans le *Règlement*.

53. Les documents d'exportation du transporteur peuvent être modifiés, à condition que le transporteur exerce un contrôle matériel sur le fret. Si les documents d'exportation révisés sont présentés avant que l'ASFC puisse prendre des mesures à l'encontre du transporteur, il faut tenir compte des documents modifiés. L'ASFC doit donner au transporteur toutes les possibilités de déclarer et de se conformer à la *Loi* et au *Règlement* avant de prendre toute mesure d'exécution.

Renseignements sur les sanctions

54. Le Régime de sanctions administratives pécuniaires (RSAP) est un régime de sanctions civiles conçu pour encourager l'observation de la législation de l'ASFC au moyen de l'application de sanctions monétaires. Les sanctions sont imposées en fonction du type, de la fréquence et de l'importance des infractions et elles cherchent à être correctives et non punitives.

55. Des sanctions RSAP sont appliquées à l'égard des codes de transporteur lorsque les exigences établies par le *Règlement* ne sont pas respectées.

56. Pour d'autres renseignements sur le RSAP, veuillez consulter le Mémorandum D22-1-1, *Régime de sanctions administratives pécuniaires* ou consulter le site **www.asfc.gc.ca/general/**. Pour des renseignements détaillés et propres aux exportations, veuillez consulter le site **www.asfc.gc.ca/export/**.

Renseignements supplémentaires

57. Pour obtenir des renseignements supplémentaires, veuillez consulter le Service d'information sur la frontière (SIF) au **www.asfc.gc.ca**, ou appeler le SIF en composant le numéro sans frais **1-800-959-2036**. Si vous appelez de l'extérieur du Canada, vous pouvez avoir accès au SIF en composant le 204-983-3700 ou le 506–636-5067 (des frais d'interurbain seront facturés).

58. Toute question concernant le présent mémorandum doit être adressée au :

Processus d'exportation
Direction des programmes d'observation et de la frontière
Agence des services frontaliers du Canada
191, avenue Laurier Ouest
Ottawa ON K1A 0L8

Téléphone : 613-954-7160
Télécopieur : 613-946-0241
Courriel : exports@cbsa-asfc.gc.ca

formulaires de documents de déclaration en détail et les directives sur la façon de les remplir.

37. Pour tout renseignement complémentaire sur les entrepôts d'attente et les entrepôts de stockage des douanes, veuillez consulter la série D4 des mémorandums.

Déclaration des expéditions en transit

38. Une expédition en transit peut être une importation et une exportation. La déclaration des importations est traitée à l'article 12 de la *Loi sur les douanes* et les exportations sont traitées à l'article 95. Le présent mémorandum porte seulement sur la politique et les procédures relatives à l'exportation d'une expédition en transit.

39. En ce qui a trait au fret en transit, l'ASFC doit veiller à ce que :

a) le fret quittant le pays soit le même que celui qui y est entré, c.-à-d. condition et quantité originales;

b) le fret en transit ne soit pas détourné*;

c) le fret en transit ne constitue pas une menace pour le Canada ou sa destination internationale.

* Il est entendu que parfois le lieu de sortie est modifié en cours de route.

40. Dans le cas d'expéditions en transit, p. ex. États-Unis ⇨ Canada ⇨ Europe, l'article 11 du *Règlement* exige que le transporteur exportateur, peu importe le statut du PE, déclare le fret en transit avant de procéder à l'exportation.

41. Lorsque le fret provient des États-Unis pour y retourner en passant par le Canada, c.-à-d. États-Unis ⇨ Canada ⇨ États-Unis, le transporteur doit suivre le processus à deux arrêts décrit dans le Mémorandum D3-4-5, *Transport du fret par grand-route – en transit*.

42. Si le fret a fait l'objet d'un nouveau manifeste, le transporteur qui a effectué le transfert doit remettre au transporteur responsable de l'exportation le numéro de contrôle du fret ainsi que les précisions complètes et exactes de l'expédition en transit. Le transporteur exportateur doit déclarer le numéro de contrôle du fret du transporteur effectuant le transfert avec la déclaration du moyen de transport. De plus, le transporteur exportateur doit déclarer le numéro de contrôle du fret du transporteur effectuant le transfert et les précisions complètes et exactes concernant le transport en transit sur les nouveaux documents de contrôle du fret. Par exemple :

a) Un transporteur routier apporte une expédition à un aéroport canadien, en transit vers l'Autriche. Le transporteur routier doit remettre au transporteur aérien le numéro de contrôle du fret ainsi que les précisions complètes et exactes de l'expédition en transit.

b) Une expédition arrive par bateau dans un port maritime du Canada, en transit vers les États-Unis, par voie ferroviaire. Le transporteur maritime doit remettre au transporteur ferroviaire le numéro de contrôle du fret ainsi que les précisions complètes et exactes de l'expédition en transit.

c) Un transporteur routier apporte une expédition en transit à une gare ferroviaire canadienne afin qu'elle soit ensuite envoyée à un port maritime canadien, pour être exportée en République de Corée. Le transporteur routier doit remettre au transporteur ferroviaire le numéro de contrôle du fret ainsi que les précisions complètes et exactes pour la portion routière des expéditions en transit. Le transporteur ferroviaire doit fournir au transporteur maritime le numéro de contrôle du fret ainsi que les précisions complètes et exactes de la portion ferroviaire de l'expédition en transit.

43. Le transporteur doit déclarer le fret en transit avant le départ des marchandises du Canada de la façon suivante :

a) si les marchandises sont exportées par courrier, au bureau de déclaration des exportations désigné le plus proche du bureau de poste où elles sont expédiées;

b) si elles sont exportées par navire, au bureau de déclaration des exportations désigné le plus proche du lieu où elles sont chargées en vue de leur exportation;

c) si elles sont exportées par aéronef, au bureau de déclaration des exportations désigné le plus proche du lieu de départ de l'aéronef du Canada;

d) si elles sont exportées par train, au bureau de déclaration des exportations désigné le plus proche du lieu où le wagon à bord duquel elles sont chargées est attelé au train en vue de leur exportation;

e) si elles sont exportées par voie routière, au bureau de déclaration des exportations désigné le plus proche de leur lieu de sortie du Canada.

44. Pour tous les modes, l'ASFC doit s'assurer que la description et les quantités sur le(s) document(s) de contrôle du fret correspondent à celles déclarées sur le(s) document(s) de contrôle du fret précédent(s).

45. Lorsque des accidents, des déplacements des chargements ou d'autres situations se produisent durant le transport en transit, le transporteur doit communiquer avec le bureau de l'ASFC le plus proche. L'ASFC fournira des directives au transporteur sur la façon de traiter le fret transporté.

Déclaration à Statistique Canada

46. Le paragraphe 13(3) du *Règlement* stipule que les transporteurs qui exportent du fret par mode maritime doivent présenter un(des) document(s) de contrôle du fret supplémentaire(s) à Statistique Canada dans les cinq jours ouvrables suivant la fin du mois où le fret a été exporté.

24. Le paragraphe 9(2) du *Règlement* dispense les transporteurs routiers et les transporteurs aériens, dans le cas d'un vol régulier, de présenter une déclaration du moyen de transport, sauf si l'ASFC demande que le transporteur déclare le moyen de transport.

25. Le numéro de déclaration du moyen de transport est émis par l'ASFC au bureau de déclaration des exportations le plus proche du lieu de sortie. Le numéro doit figurer dans le coin supérieur droit de la déclaration du moyen de transport.

Nota : Lorsque la déclaration du moyen de transport est produite par voie électronique, le transporteur doit créer un numéro provisoire de déclaration du moyen de transport qui ne doit pas servir à nouveau au cours des trois années suivantes. Le numéro en question doit être inscrit dans le champ « remarques » sur la copie papier de la déclaration du moyen de transport présentée à l'ASFC afin de permettre à l'ASFC d'avoir accès aux renseignements dans le SSMAEC.

Consortiums

26. Seul le transporteur principal est tenu de présenter la déclaration du moyen de transport à l'ASFC. Le transporteur principal doit fournir le numéro de la déclaration du moyen de transport ou une copie de cette déclaration aux membres du consortium.

27. Le transporteur principal doit inscrire tous les membres du consortium dans le champ « remarques » de la déclaration du moyen de transport.

28. Le numéro de la déclaration du moyen de transport produite par l'ASFC associe le fret des membres du consortium au moyen de transport et doit apparaître dans le coin supérieur droit du(des) document(s) de contrôle du fret de chaque membre. Les membres du consortium peuvent aussi présenter une copie de la déclaration du moyen de transport du transporteur principal.

Déclaration des traversiers

29. L'article 18 du *Règlement* stipule que si un navire est utilisé pendant une journée donnée uniquement ou principalement au transport d'un moyen de transport, de voyageurs, de déchets dangereux, etc., dans les eaux internationales, le transporteur doit, dès le retour du navire au Canada après le dernier voyage de cette journée, déclarer l'exportation du navire en présentant la déclaration du moyen de transport à l'agent en chef des douanes au bureau de déclaration des exportations désigné le plus proche du point où le navire accoste au Canada.

Déclaration des bateaux de pêche

30. Conformément à l'article 16 du *Règlement*, il n'est pas nécessaire de déclarer à l'ASFC chaque exportation de navire de pêche commercial qui est immatriculé en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada* lorsque le navire quitte le Canada. Par conséquent, le transporteur doit déclarer l'exportation du navire avant le premier voyage en présentant la déclaration du moyen de transport à l'agent en chef des douanes au bureau de déclaration des exportations désigné.

Déclaration du fret

31. Conformément à l'article 10 du *Règlement*, le transporteur est tenu de déclarer tout le fret, y compris le fret en transit, en remplissant et en présentant le(s) document(s) de contrôle du fret avant l'exportation au bureau de déclaration des exportations désigné le plus proche du lieu où le fret est chargé à bord du moyen de transport.

32. L'article 12 du *Règlement* stipule qu'un transporteur routier n'est pas tenu de présenter un(des) document(s) de contrôle du fret, sauf si l'exportation fait partie d'une expédition en transit ou si l'ASFC exige que le transporteur déclare le fret.

33. Lorsque le fret est chargé à bord d'un moyen de transport dans plus d'un endroit, le transporteur est tenu de déclarer le fret seulement au lieu où il est chargé.

34. Les transporteurs qui présentent un(des) document(s) de contrôle du fret par voie électronique doivent également transmettre la version électronique de la déclaration de moyen de transport déjà présentée. Cela permet à l'ASFC et à Statistique Canada d'harmoniser les documents.

Rappel : Sauf lorsque le fret est en transit, les participants au PE peuvent déclarer le fret après le départ de l'expédition du Canada. Pour obtenir de plus amples renseignements, voir la section intitulée « Protocole d'entente relatif aux exportations ».

Déclaration du fret exporté à partir d'un entrepôt

35. Lorsque du fret est retiré d'un entrepôt d'attente des douanes ou d'un entrepôt de stockage pour être exporté, le transporteur doit présenter le(s) document(s) de contrôle du fret à l'ASFC à des fins de validation, avant que le fret ne soit retiré de l'entrepôt. Après avoir validé le(s) document(s) de contrôle du fret, l'ASFC les retournera au transporteur pour que ce dernier les présente à l'exploitant d'entrepôt et ensuite à l'ASFC au lieu de sortie.

36. En outre, lorsque le fret est retiré d'un entrepôt de stockage, un document de déclaration en détail (p. ex. formulaire B3, *Douanes Canada - Formule de codage)* doit accompagner le(s) document(s) de contrôle du fret. Le document de déclaration en détail et le(s) document(s) de contrôle du fret doivent concorder et il faut s'assurer que la description et les quantités sont les mêmes sur les deux documents. Veuillez consulter l'annexe C du Mémorandum D17-1-10, *Codage des documents de déclaration en détail des douanes,* pour obtenir une description de divers

déclare au moyen de l'Information préalable sur les expéditions commerciales (IPEC) doit enregistrer la preuve de déclaration de l'exportateur, ou l'ADR, dans le champ « numéro de document de transport connexe ». Le transporteur peut aussi présenter une déclaration distincte résumant les renseignements requis, à condition qu'elle corresponde au(x) document(s) de contrôle du fret et qu'elle soit présentée dans les délais énoncés dans le PE.

14. Dans le cas d'expéditions groupées, le participant au PE doit présenter la preuve de déclaration de l'exportateur, ou l'ADR, pour chaque expédition groupée dans le conteneur.

15. En plus de fournir à l'ASFC la preuve de déclaration de l'exportateur, le participant au PE doit fournir à l'exportateur, directement ou par l'intermédiaire du prestataire de services douaniers de l'exportateur, un numéro de document de transport. Le numéro de document de transport est un élément obligatoire de la déclaration d'exportation de l'exportateur et peut être sous la forme d'un numéro de réservation, d'un numéro de manifeste, d'un numéro de feuille de route ou d'une date de charte-partie.

Nota : Lorsque le numéro de document de transport n'est pas encore disponible, le transporteur doit communiquer un autre numéro de référence à l'exportateur.

16. En retour, l'ASFC autorise le participant au PE à présenter le(s) document(s) de contrôle du fret après le départ du moyen de transport du Canada. Les délais pour présenter la déclaration sont les suivants :

a) lorsque le fret est exporté par aéronef, au plus tard le jour ouvrable suivant le jour du départ de l'aéronef de l'endroit au Canada où les marchandises sont chargées à son bord;

b) lorsque le fret est exporté par navire, dans les trois jours ouvrables suivant le départ du navire de l'endroit au Canada où les marchandises sont chargées à son bord;

c) lorsque le fret est exporté par train, au plus tard le jour ouvrable suivant le jour où le wagon à bord duquel le fret est attelé au train en vue de leur exportation; sauf lorsque l'ASFC et le transporteur ferroviaire ont officiellement convenu d'autres délais/procédures de déclaration.

Rappel : Il n'y a aucune exigence de déclaration pour les transporteurs routiers, à moins que l'exportation ne fasse partie d'une expédition en transit.

17. Conformément à l'article 12 et au paragraphe 13(4) du *Règlement*, l'ASFC se réserve le droit de demander au participant au PE de présenter le(s) document(s) de contrôle du fret avant le départ des marchandises du Canada.

Nota : Le participant au PE est toujours tenu de présenter le(s) document(s) de contrôle du fret dans les délais impartis énoncés dans le paragraphe 16.

18. L'ASFC doit vérifier le(s) document(s) de contrôle du fret des participants au PE pour s'assurer que les engagements pris en vertu du PE sont tenus. L'ASFC se réserve le droit de mettre fin à une entente lorsqu'un participant au PE ne respecte pas les modalités du PE. Par conséquent, le transporteur peut être tenu de déclarer tout le fret avant l'exportation et peut être assujetti à des sanctions en vertu du Régime de sanctions administratives pécuniaires (RSAP).

19. Les employés de l'ASFC peuvent consulter une liste de tous les participants au PE sur le site intranet de l'ASFC.

20. Pour obtenir un échantillon du PE relatif aux exportations, le formulaire de demande de PE et les directives pour le remplir, veuillez consulter l'adresse Internet **www.asfc.gc.ca**.

Information préalable sur les expéditions commerciales

21. L'Information préalable sur les expéditions commerciales (IPEC) est un processus de déclaration automatisé qui permet la déclaration par voie électronique des données sur le moyen de transport et le fret (options de service 703 et 711 dans le SSMAEC) dans les délais impartis. Même si le système a été conçu à l'origine pour la déclaration des importations, l'IPEC est disponible peut être utilisé pour la déclaration des exportations maritimes et sera une option pour tous les autres modes dans le futur. Pour obtenir des renseignements supplémentaires, veuillez consulter l'adresse Internet **www.asfc.gc.ca**.

Nota : La preuve de déclaration de l'exportateur est un élément de données électroniques obligatoire de l'IPEC.

Déclaration du moyen de transport

22. Le paragraphe 9(1) du *Règlement* stipule que le transporteur, peu importe qu'il ait signé ou non un PE, doit présenter la déclaration du moyen de transport au bureau de déclaration des exportations le plus proche du lieu de sortie, avant le départ du moyen de transport. Dans le mode ferroviaire, la déclaration du moyen de transport doit être présentée au bureau de déclaration des exportations le plus proche du lieu où le wagon à bord duquel les marchandises sont chargées est attelé au train en vue de leur exportation.

Nota : Les transporteurs qui présentent leurs déclarations par voie électronique doivent également présenter une copie papier de la déclaration du moyen de transport à l'ASFC, avant le départ du moyen de transport.

23. Lorsque le moyen de transport est chargé à plus d'un endroit, une déclaration du moyen de transport doit être présentée au bureau de déclaration des exportations le plus proche du lieu de chacun des chargements.

départ. Cela permet d'éviter des retards et d'avoir à décharger une ou plusieurs expéditions du moyen de transport.

Protocole d'entente relatif aux exportations

6. En vertu de l'article 13 du *Règlement*, l'ASFC a conclu un protocole d'entente (PE) sur la déclaration par des transporteurs aériens, routiers, maritimes et ferroviaires, des prestataires de services douaniers et des entreprises de messageries.

7. Le PE est une entente administrative conçue pour améliorer la sécurité des échanges commerciaux internationaux, accélérer les expéditions d'exportation et accroître l'observation.

8. L'entente est fondée sur l'engagement pris par le participant d'exporter seulement les marchandises qui ont été, ou dans le cas d'une déclaration sommaire, seront déclarées à l'ASFC par l'exportateur.

Nota : Un exportateur non résident est assujetti aux mêmes exigences en matière de déclaration qu'un exportateur canadien, en vertu du *Règlement*.

9. À cet égard, l'exportateur doit prouver au transporteur responsable de l'exportation que les marchandises ont été ou, dans le cas d'une déclaration sommaire, seront déclarées à l'ASFC en fournissant la preuve de la déclaration.

Nota : Seule la preuve de déclaration de l'exportateur est requise; l'exportateur n'est pas tenu de remettre une copie de la déclaration d'exportation au participant au PE.

10. La preuve de la déclaration sera conforme à la méthode de déclaration, sous une des formes suivantes :

a) Dans le cas de la Déclaration d'exportation canadienne automatisée, la preuve de déclaration comprend 23 caractères, p. ex. 12X543SC123420070500546, et inclut :

(i) le numéro de licence, qui comprend deux chiffres, une lettre et trois chiffres, p. ex. 12X543;

(ii) l'identification d'autorisation, qui comprend deux lettres et quatre chiffres, p. ex. SC1234;

(iii) l'identification du formulaire, qui comprend l'année, le mois et le numéro de transaction séquentiel à cinq chiffres, p. ex. 20070500546.

b) Dans le cas de la Déclaration d'exportation par échange de données informatisées (EDI) du G7, la preuve de déclaration comprend 17 caractères, p. ex. RC123420070512345, et inclut :

(i) l'identification d'autorisation, qui comprend deux lettres et quatre chiffres, p. ex. RC1234;

(ii) l'identification du formulaire, qui comprend l'année, le mois et un numéro de transaction séquentiel à cinq chiffres, p. ex. 20070512345.

c) Dans le cas du formulaire B13A, *Déclaration d'exportation,* le timbre de l'ASFC apposé à la machine ou à la main fournit la preuve que la déclaration d'exportation a été présentée à l'ASFC et que les marchandises ont été déclarées dans les délais fixés par le *Règlement*. Le timbre comprend l'année, le mois, le jour, l'heure, le code du bureau et un numéro de référence unique à six chiffres, p. ex. 2007/05/17 13:00 497 123456.

d) Dans le cas de la déclaration sommaire, la preuve de déclaration est le numéro d'identification de la déclaration sommaire, p. ex. SUM1234. Cette identification est unique à l'exportateur et ne change pas avec chaque expédition.

e) Dans le cas du fret en transit, la preuve de déclaration est le numéro de contrôle du fret qui a servi au contrôle de la circulation des marchandises au Canada jusqu'au lieu de sortie. En plus de servir de preuve de déclaration, le numéro de contrôle du fret est également utilisé afin d'acquitter les expéditions en transit avant l'exportation. Veuillez consulter la section de « déclaration pour les marchandises en transit » pour de plus amples renseignements.

Nota : Le numéro du Automated Export System ou AES (système automatisé des exportations) du U.S. Customs and Border Protection (Service des douanes et de la protection de la frontière des États-Unis) n'est pas un numéro de contrôle du fret.

11. Le participant au PE ne doit pas accepter une preuve de déclaration qui ne correspond pas à un des modèles susmentionnés. Cependant, le participant n'est pas tenu d'authentifier la preuve de déclaration fournie par l'exportateur, ni de faire respecter les délais impartis pour la déclaration qui s'appliquent à l'exportateur.

12. Si l'exportateur n'est pas tenu de déclarer ses marchandises, il doit indiquer au participant au PE qu'aucune déclaration n'est requise (ADR). Le transporteur peut demander davantage de renseignements, auquel cas l'exportateur doit alors fournir au participant au PE suffisamment de précisions sur la raison pour laquelle une déclaration d'exportation n'est pas requise ou il doit lui présenter l'explication de l'ADR appropriée, p. ex. marchandises commerciales ayant une valeur inférieure à 2 000 $CAN ou ADR2. Une liste des ADR figure sur le site internet suivant : **www.asfc.gc.ca**.

13. Le participant au PE doit dresser la liste des preuves de déclaration de l'exportateur, ou l'ADR, en utilisant le(s) document(s) de contrôle du fret. Le participant au PE qui

« exportateur » Titulaire d'un numéro d'entreprise attribué pour l'application de la *Loi*, qui exporte des marchandises ou les fait exporter. (*exporter*)

« fret » Toute marchandise transportée par un transporteur qui est produite par les secteurs industriels, commerciaux ou agricoles de l'économie et qui fait l'objet d'échanges commerciaux. (*cargo*)

« lieu de sortie » Lieu au Canada d'où le fret est exporté. (*place of exit*)

« Loi » *Loi sur les douanes*. (Act)

« moyen de transport » Tout véhicule, aéronef, embarcation ou tout autre véhicule utilisé pour le transport des personnes ou des marchandises, p. ex. un navire. (*conveyance*)

« nouveau manifeste » Un nouveau document de contrôle du fret, portant un nouveau numéro de contrôle du fret, qui est présenté afin de changer un document de contrôle du fret qui a déjà été présenté à l'ASFC. (*remanifest*)

« participant au PE » En ce qui a trait aux exportations de marchandises, un transporteur ou un prestataire de services qui a signé un protocole d'entente avec l'ASFC et qui accepte d'exporter uniquement les marchandises qui ont été ou seront déclarées par l'exportateur conformément au *Règlement*. (*MOU participant*)

« PE » Sigle de « protocole d'entente ». (*MOU*)

« protocole d'entente » Description écrite de ce que les deux parties ou plus conviennent de faire dans le cadre d'une entente administrative. Le protocole d'entente n'est pas juridiquement exécutoire. (*memorandum of understanding*)

« Règlement » Règlement sur la déclaration des marchandises exportées. (Regulations)

« SSMAEC » Acronyme pour « Système de soutien de la mainlevée accélérée des expéditions commerciales ». (*ACROSS*)

« transporteur principal » Transporteur qui veille au contrôle opérationnel du moyen de transport. (*master carrier*)

« transporteur » Entité, autre que l'exportateur, qui se livre au transport des marchandises destinées au Canada, en provenance du Canada ou en transit au Canada. (*carrier*)

Base législative

Le *Règlement sur la déclaration des marchandises exportées* établit, en vertu de la Partie V, des articles 95 à 97.2 de la *Loi sur les douanes,* qui doit déclarer les marchandises exportées du Canada ainsi que l'heure et la date, le lieu et la manière de déclarer ces marchandises. De plus, le *Règlement* spécifie les exceptions aux exigences de déclaration et d'autres manières de déclarer.

LIGNES DIRECTRICES ET RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Procédures de déclaration et de contrôle

1. Le *Règlement sur la déclaration des marchandises exportées* exige que toutes les exportations canadiennes, y compris les expéditions en transit, soient déclarées à l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) en présentant les documents d'exportation appropriés à un bureau de déclaration des exportations désigné dans les délais impartis.

2. Le transporteur est tenu de déclarer le moyen de transport et le fret en préparant et en présentant en temps opportun la déclaration du moyen de transport et le(s) document(s) de contrôle du fret.

Nota : L'exportateur est tenu de déclarer les marchandises au moyen de la déclaration d'exportation et de la licence d'exportation, le cas échéant. L'exportateur peut s'engager à déléguer cette responsabilité à un transporteur ou à un prestataire de services douaniers, mais il a la responsabilité ultime de respecter les exigences de déclaration des exportations énoncées dans le *Règlement*. Pour de plus amples renseignements, veuillez consulter le Mémorandum D20-1-1, *Déclaration d'exportation.*

3. Un code du transporteur valide est obligatoire pour toutes les déclarations d'exportation. Le code unique à quatre chiffres forme le préfixe du numéro de contrôle du fret et identifie le transporteur. Pour plus de renseignements, veuillez consulter le Mémorandum D3-1-1, *Règlement sur l'importation, le transport et l'exportation des marchandises*.

4. Les documents d'exportation qui ne sont pas présentés par voie électronique doivent être présentés au bureau de déclaration des exportations désigné le plus proche du lieu de sortie ou, lorsque le fret est exporté par mode ferroviaire, au bureau de déclaration des exportations désigné le plus proche du lieu où le wagon est attelé au train transportant les marchandises. Pour connaître les emplacements des bureaux de déclaration des exportations et leurs heures d'ouverture, veuillez consulter le site Web de l'ASFC à l'adresse **www.asfc.gc.ca**.

5. Lorsqu'aucun délai spécifique n'a été fixé pour la présentation des documents d'exportation du transporteur, c.-à-d. la déclaration du moyen de transport et le(s) document(s) de contrôle du fret d'un transporteur autre qu'un participant à un PE, les documents doivent être présentés à l'ASFC dans un délai raisonnable avant le

Ottawa, le 4 mai 2007

MÉMORANDUM D3-1-8

TRANSPORT DU FRET – EXPORTATIONS

Le présent mémorandum énonce et explique les dispositions, la politique et les procédures législatives et réglementaires relatives à la déclaration et au contrôle du fret exporté du Canada par les transporteurs aériens, routiers, maritimes et ferroviaires.

TABLE DES MATIÈRES **Page**

Glossaire 1
Base législative 2
Lignes directrices et renseignements généraux 2
Procédures de déclaration et de contrôle 2
Protocole d'entente relatif aux exportations 3
Information préalable sur les expéditions commerciales 4
Déclaration du moyen de transport 4
Consortiums 5
Déclaration des traversiers 5
Déclaration des bateaux de pêche 5
Déclaration du fret 5
Déclaration du fret exporté à partir d'un entrepôt 5
Déclaration des expéditions en transit 6
Déclaration à Statistique Canada 6
Expéditions aériennes transportées par la route 7
Conservation de documents 7
Formulaires imprimés par une société privée 7
Renseignements relatifs à l'exécution de la loi 7
Renseignements sur les sanctions 7
Renseignements supplémentaires 7

Glossaire

« ADR » Sigle de « aucune déclaration requise ». (*NDR*)

« agent en chef des douanes » Relativement à un secteur ou à un lieu, le gestionnaire du bureau de l'ASFC ou des bureaux de l'ASFC responsable de ce secteur ou de ce lieu. (*chief officer of customs*)

« ASFC » Sigle de l'Agence des services frontaliers du Canada. (*CBSA*)

« bureau de déclaration des exportations » Tout bureau de l'ASFC désigné en vertu de l'article 5 de la *Loi sur les douanes* où les transporteurs peuvent s'acquitter de leurs obligations de déclaration. Pour connaître les emplacements des bureaux de déclaration des exportations et leurs heures d'ouverture, veuillez consulter le site Web de l'ASFC à l'adresse **www.asfc.gc.ca**. (*export reporting office*)

« consortium » Groupe de transporteurs constitué pour former un partenariat dont les ressources sont supérieures à celles de tout membre du consortium. (*consortium*)

« conteneur » Article de matériel de transport réutilisable et identifiable pour le fret. (*container*)

« courrier » Lettre ou colis acheminé par la Société canadienne des postes. (*mail*)

« déclaration » S'entend de la présentation des documents requis par l'ASFC pour l'exportation, sur papier ou par voie électronique. (*report*)

« déclaration du moyen de transport » Document utilisé pour déclarer le déplacement d'un moyen de transport vers un endroit à l'extérieur du Canada, p. ex. formulaire A6, *Déclaration générale*. (*conveyance report*)

« documents d'exportation » En ce qui a trait aux transporteurs, toutes les déclarations de moyens de transport, tous les documents de contrôle du fret ou tout autre document nécessaire pour l'exportation légale de marchandises du Canada. (*export documentation*)

« document de contrôle du fret » Manifeste, connaissement ou autre document de contrôle qui fait office d'enregistrement d'une expédition entrant au Canada ou en sortant, p. ex. formulaire A6A, *Cargaison/manifeste de la cargaison*. (*cargo control document*)

« EDI » Sigle de « échange de données informatisées ». (*EDI*)

« en transit » En ce qui a trait aux exportations, s'entend du transport du fret au Canada en route vers sa destination ultime, p. ex. États-Unis ⇨ Canada ⇨ Europe ou États-Unis ⇨ Canada ⇨ États-Unis. (*in transit*)

« États-Unis » S'entend des États-Unis d'Amérique, de Porto Rico et des Îles vierges américaines. (*United States*)

« expédition groupée » Méthode d'expédition qui permet de regrouper les envois individuels de plusieurs expéditeurs en une seule expédition. (*consolidated shipment*)

« exportateur non résident » Un exportateur dont l'entreprise n'est pas située au Canada et qui exporte ou fait exporter des marchandises commerciales du Canada. (*non-resident exporter*)

Ottawa, le 4 mai 2007

MÉMORANDUM D3-1-8

En résumé

TRANSPORT DU FRET – EXPORTATIONS

1. Le présent mémorandum reflète les modifications apportées à la politique et aux procédures en vertu du *Règlement sur la déclaration des marchandises exportées* révisé.

2. Les modifications au *Règlement* démontrent l'engagement pris par l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) de renforcer les échanges commerciaux et de promouvoir la sécurité des exportations canadiennes. Le *Règlement* est devenu loi le 1er février 2005 et a été appliqué par l'ASFC le 16 mai 2005.

3. Le présent mémorandum remplace les mémorandums D3-2-4, D3-4-4, D3-5-4 et D3-6-8.

4. Le présent mémorandum incorpore et met à jour la politique sur les exportations des mémorandums D3-2-3, D3-4-5 et D3-6-7 ainsi que la composante du Mémorandum D20-1-1 en ce qui a trait aux transporteurs.

5. Toute question concernant ce mémorandum doit être adressée au :

Processus d'exportation
Direction des programmes d'observation et de la frontière
Agence des services frontaliers du Canada
191, avenue Laurier Ouest
Ottawa ON K1A 0L8

Téléphone : 613-954-7160
Télécopieur : 613-946-0241
Courriel : exports@cbsa-asfc.gc.ca

Imprimé au Canada

Canada

Ottawa, April 29, 2013

MEMORANDUM D3-2-1

In Brief

INTERNATIONAL COMMERCIAL AIR TRAFFIC AND AIR CONVEYANCE REPORTING

This memorandum replaces the Memorandum D3-2-1 dated August 13, 2008. It has been revised to denote the following changes:

(a) Agency, Division and Branch names were revised to the current appellations.

(b) Reference to CBSA procedures pertaining to the non-commercial operations of private and corporate aircraft has been updated.

(c) Paragraph 30, Unscheduled Diversions, has been revised to update the contact information and policy changes of the National Targeting Centre (NTC).

(d) Paragraph 71, Additional Information, was updated.

Printed in Canada

Ottawa, April 29, 2013

MEMORANDUM D3-2-1

INTERNATIONAL COMMERCIAL AIR TRAFFIC AND AIR CONVEYANCE REPORTING

This memorandum outlines the Canada Border Services Agency's (CBSA's) procedures for the advance notification, reporting, use, and control of aircraft in international commercial service.

CBSA procedures pertaining to the non-commercial operations of private and corporate aircraft are explained in Memoranda D2-1-1, *Temporary Importation of Baggage and Conveyances by Non-residents*, and D2-5-0, *Legislative Requirements for the Presentation of Persons at a Canada Border Services Agency (CBSA) Office*.

For reporting requirements for passengers and crew on board commercial aircraft, please see D2-5-6, *Aircrew Reporting*, and D2-5-11, *Administrative and Operational Guidelines for Commercial Carriers for the Processing of Passenger Information Pursuant to the Requirements of the Canada Border Services Agency's (CBSA) Advanced Passenger Information/Passenger Name Record (API/PNR) Program*. For corporate aircraft passenger and crew reporting guidelines please see Memorandum D2-5-0.

For information related to the conveyance reporting of aircraft departing Canada, please see D3-1-8, *Cargo – Export Movements*.

TABLE OF CONTENTS

Guidelines and General Information 1
International Commercial Transportation – Definition 1
Authorized Use of Foreign Aircraft 1
Tariff Treatment of Aircraft in International Service 2
Canadian Transportation Agency (CTA) Licences 2
Provision of CBSA Services 2
Airport of Entry (AOE) Designators 2
Passenger Restrictions 3
Charter Access to Airports 3
General Conveyance Reporting – All Commercial Aircraft 3
Where Commercial Aircraft May Report 3
Manner of Advance Notification and Reporting 3
ACI Conveyance Reporting Guidelines and Requirements 3
ACI Conveyance Advance Notification 4
Conveyance Report (Service Option (SO) 794) 4
Unscheduled Diversions 4
ACI Air Conveyance Advance Notification Processing 4
Changes and Corrections 4
Cancellation of Conveyance Report 4
ACI Contingency Plan in the Event of System Failure 5
Exemptions to ACI Air Conveyance Advance Notification 5
General Advance Notification Requirements for ACI Exempt Air Conveyances 5
Specific Requirements for ACI Exempt Air Conveyances 5
Penalty Information 7
Additional Information 7

GUIDELINES AND GENERAL INFORMATION

INTERNATIONAL COMMERCIAL TRANSPORTATION – DEFINITION

1. International commercial transportation means any transportation resulting in, or intended to result in, the carriage of persons or goods for hire or reward, or any transportation of persons or goods by or on behalf of an enterprise engaged in an activity of financial return, where the persons or goods are conveyed:

(a) from outside Canada to a place inside Canada;

(b) from a place inside Canada to a place outside Canada; or

(c) from a place outside Canada in transit through Canada to another place outside Canada.

AUTHORIZED USE OF FOREIGN AIRCRAFT

2. A foreign non-tax paid aircraft involved in international commercial transportation is restricted to international flights from a point abroad to a point or points in Canada and return to a point abroad. The carriage of Canadian residents to, and their arrival from, foreign destinations is permitted provided the flight is limited to international service. Any foreign aircraft that ceases to be involved in international commercial transportation while in Canadian airspace must be immediately reported to the CBSA and formally accounted for as it is deemed to have been imported.

Note: Electronic and/or paper reports of the aircraft's arrival in Canada are required as outlined in this memorandum.

3. Under no circumstances may a foreign non-tax paid empty aircraft enter Canada for the sole purpose of carrying passengers or goods point-to-point in Canada. In this situation, it is deemed that the aircraft is imported for that

specific purpose and is not performing an international air service. If the aircraft is deemed to have been imported; all duties and taxes are to be paid immediately. Furthermore, any unauthorized use of a foreign non-tax paid aircraft in Canada could result in the issuance of monetary penalties or the seizure and forfeiture of the aircraft.

4. From time to time, non-tax paid foreign aircraft are chartered by groups of non-residents who wish to visit several Canadian centers. Normally, the point-to-point carriage of passengers by a non-tax paid non-Canadian aircraft would be considered an unauthorized movement. However, such movements are allowed if the passengers originated outside Canada and are initially brought into Canada by a carrier that is operating under a continuing tour charter.

5. Canadian Transportation Agency (CTA) approval for a flight does not constitute authority for a non-tax paid aircraft to engage in gainful operations between points in Canada. For additional information on CTA licences please see paragraphs 11 to 13 of this memorandum.

TARIFF TREATMENT OF AIRCRAFT IN INTERNATIONAL SERVICE

6. For the purposes of this memorandum, a Canadian aircraft is defined as an aircraft engaged in international commercial transportation which is registered in Canada, and

(a) was built in Canada;

(b) all duties have been paid; or

(c) has been deemed to be duty paid under the terms of some other Act.

7. Canadian aircraft in international commercial service are to be classified under tariff item No. 9813.00.00 or 9814.00.00, provided they satisfy all the relevant requirements outlined in the provisions of these tariff items. Where Canadian aircraft arriving in Canada do not qualify for importation under either of these tariff items (for example when repairs have been done abroad), they are to be classified under the appropriate tariff item in Chapter 88 of the *Customs Tariff*.

8. Where a Canadian aircraft in international commercial service has been repaired or enhanced while abroad, all such repairs or enhancements shall be reported to the CBSA and duly accounted for upon the aircraft's first return to Canada, even if the aircraft is continuing in international commercial service. (See *Repair Abroad of Canadian Civil Aircraft, Canadian Aircraft Engines and Flight Simulators Remission Order*.)

9. Any aircraft that is not a "Canadian aircraft" as defined in paragraph 6 above is deemed to be a foreign aircraft for CBSA purposes and, if in international commercial service, should be classified under tariff item No. 9801.10.00.

10. No formal accounting is required for aircraft engaged in international commercial service, however all aircraft entering Canada (Canadian or foreign) must be reported as outlined in this memorandum.

CANADIAN TRANSPORTATION AGENCY (CTA) LICENCES

11. In addition to complying with CBSA requirements for aircraft involved in international service, most commercial air carriers also require a licence from the CTA. Licences fall into three general categories and include:

(a) domestic service – for Canadian carriers only;

(b) scheduled international service – for Canadian and foreign air carriers; and

(c) non-scheduled international service – for Canadian and foreign carriers including those designated pursuant to the *Air Transportation Agreement Between the Government of the United States of America and the Government of Canada*.

12. Non-Canadian air carriers providing a commercial air service authorized under a licence issued by the CTA, cannot embark passengers or cargo at one point in Canada to transport to another point in Canada. However, the licensee may provide a stopover at any point in Canada that is restricted to passengers boarded in the United States who will subsequently be returned to that territory. In this case, the aircraft must remain with the passengers unless the use of two different aircraft is specified in the terms of the charter contract.

13. For complete information on CTA licensing requirements, aircraft groupings, and charter types, you may contact:

Secretary
Canadian Transportation Agency
Ottawa ON K1A 0N9

or call

during normal hours: 819-997-6359
after normal hours: 613-769-6274

In addition, CTA licensing information can be found on the Canadian Transportation Agency's Web site. The search function can be used to verify if a carrier has the necessary CTA license authority.

PROVISION OF CBSA SERVICES

Airport of Entry (AOE) Designators

14. *(a)* AOE – Authorized airport of entry for clearance of all classes of scheduled and non-scheduled aircraft (passenger and cargo).

(b) AOE/# – Airport of entry for the clearance of scheduled and unscheduled air traffic but with

passenger restrictions as indicated by an appropriate numerical designator (e.g. AOE/100)

15. Airport of Entry (AOE) designations indicate airports that have been authorized by the CBSA for the arrival and departure of international flights. The AOE designation refers only to CBSA's reporting requirements and does not apply to the airport's physical facilities or operational capabilities.

Passenger Restrictions

16. At certain airports, the number of international passengers processed by the CBSA at a given time may be restricted due to operational or safety requirements. In some locations where passenger restrictions are in place, staged off-loading may be allowed to accommodate larger aircraft. The air carrier or its agent is responsible for controlling the delivery of passengers. For more information about staged off-loading, see Memorandum D2-5-1.

17. The business hours and types of CBSA services available at designated airports of entry (AOE) may vary according to the type of airport, geographical location, facilities, or season. Office information, including addresses, hours of operation, and types of services available, may be found in the Directory of CBSA Offices available on the CBSA Web site.

18. Cost recovery or special service charges for new or additional CBSA services (such as OGD) may apply at certain airports. Information on Special Services can be found in Memorandum D1-2-1, *Special Services*, or you may contact the local CBSA office at the airport of destination.

Charter Access to Airports

19. Guidelines and conditions related to operating international passenger charter services (for remuneration or hire) and obtaining inspection services for passenger clearance related to international charter services may be found in Memorandum D2-5-1, *Charter Access to Airports*. Memorandum D2-5-1 only deals with passenger clearance.

20. At certain airports, the CBSA may require notice before they accept international air traffic. Airlines should communicate with the local CBSA office at the airport of destination regarding prior notification requirements.

Note: Prior notification is not the same as advance notification. Advance electronic conveyance notification requirements also apply to aircraft carrying cargo, as outlined in the ACI Notification section of this memorandum.

GENERAL CONVEYANCE REPORTING – ALL COMMERCIAL AIRCRAFT

Where Commercial Aircraft may Report

21. All commercial aircraft (passenger and/or cargo) must report to and land at a Canadian authorized Airport of Entry (AOE). In addition, commercial cargo aircraft or passenger aircraft carrying commercial goods must report to and land at an AOE that provides commercial services during the regularly scheduled hours of operation. Special permission must be obtained to report to a non-authorized AOE, an AOE not equipped with commercial services (if carrying commercial goods), or to report outside of business hours. Information on Special Services can be found in Memorandum D1-2-1, or you may contact the local CBSA office at the airport of destination.

MANNER OF ADVANCE NOTIFICATION AND REPORTING

22. All commercial aircraft transporting cargo (specified goods) must provide conveyance information in advance, electronically, in accordance with the Advance Commercial Information (ACI) notification requirements outlined in this memorandum. The exemptions to this electronic ACI notification requirement and applicable reporting procedures are outlined beginning in paragraph 50 of this memorandum. In addition, all commercial aircraft transporting cargo, as per Section 12 of the *Customs Act*, must report all imported goods orally- in essence confirming the data that had been provided to the CBSA in advance and providing an opportunity to advise of any changes in information previously provided.

ACI CONVEYANCE REPORTING GUIDELINES AND REQUIREMENTS

23. A valid CBSA carrier code is mandatory for all electronic conveyance reporting. The unique, four character (3 characters followed by a hyphen) CBSA assigned code identifies the carrier and forms the prefix of the cargo control or conveyance reference number. For information regarding how to obtain a CBSA air carrier code, please see Memorandum D3-2-2, *Air Cargo – Import and In-transit Movements* and Memorandum D3-1-1, *Policy Respecting the Importation and Transportation of Goods*.

24. Prior to transmitting electronically utilizing Electronic Data Interchange (EDI), prospective clients must complete and submit to the CBSA a formal application of intention. Additional information on this application process and the application form, *EDI Cargo System Application Form*, are available on the E-Commerce section of the CBSA Web site and in Memorandum D3-1-1.

25. For all enquiries related to any problems with the transmission of EDI data and the related application process, please contact the Electronic Commerce Unit at:

Enquiries or documentation requests should be directed to:

Electronic Commerce Unit (ECU)
Canada Border Services Agency
250 Tremblay Road, 6th floor
Ottawa, Ontario K1A 0L8

Phone:
1-888-957-7224 calls within Canada and the U.S.
1-613-946-0762 for overseas callers between 8 a.m. and 5 p.m. (E.S.T.)
1-613-946-0763 for overseas callers between 5 p.m. and 8 a.m. (E.S.T.)

ACI CONVEYANCE ADVANCE NOTIFICATON

Conveyance Report (Service Option (SO) 794)

26. The conveyance report (CR) (SO 794) must be transmitted to the CBSA within the prescribed timeframes and manner outlined in this memorandum.

27. Conveyance reports, unless listed in the exemptions found in this memorandum, are mandatory for all aircraft entering Canada.

28. The Conveyance Reference Number (CRN) is a unique reference number provided for each flight into Canada. The CRN is composed of the flight number of the transporting carrier followed by the scheduled date of departure (XX123yymmdd).

29. A complete list of data requirements can be found in Appendix G of the ACI Air Client Document.

Unscheduled Diversions

30. When an emergency diversion occurs within Canada, carriers will be required to notify the Canada Border Services Agency (CBSA) by contacting the National Targeting Centre (NTC) to advise of the diversion and the reason for the diversion prior to aircraft arrival at the new airport. The conveyance report (CR) and all related air cargo reports (ACR(s)) must be corrected electronically within 30 days post arrival.
NTC: **1-855-682-1262** (within Canada or the U.S.A.)

31. When an emergency diversion occurs outside of Canada, carriers are not required to notify the CBSA. Rather, the conveyance report must be corrected as soon as possible to reflect the correct ETA, and routing information.

32. Emergency diversions include only diversions resulting from security threats, medical reasons, mechanical reasons, or weather conditions.

33. If an emergency diversion occurs, and additional cargo is loaded onto the aircraft at the airport to which the aircraft was diverted, the ACI advance notification procedures for emergency diversions will not be allowed and, the carrier will be required to update the conveyance report within the normal ACI prescribed timeframes.

34. All diversions (unless considered an emergency) require the carrier to update the conveyance report within the normal ACI prescribed timeframes.

35. An aircraft that is not originally destined to Canada, but that is forced to land in Canada due to unforeseen circumstances, may be subject to a review of their paperwork for health, safety, and security risk assessment purposes. This review will be conducted at the aircraft upon arrival, and, therefore, ACI advance notification is not a required.

ACI Air Conveyance Advance Notification Processing

36. The transporting carrier, or an agent representative, must transmit an EDI transmission to the CBSA, with the conveyance information related to an aircraft arriving in Canada within the timeframes specified in the *Reporting of Imported Goods Regulations*.

37. The conveyance data must be transmitted electronically to the CBSA at least 4 hours prior to arrival at the First Port of Arrival (FPOA). If the duration of the flight is less than 4 hours, conveyance data must be transmitted via EDI to the CBSA at the time of departure.

38. Each air conveyance report must contain a conveyance reference number, which is a unique reference number given by the carrier for each individual flight.

39. An accurate estimate of the date and time of arrival at the first Canadian port of arrival provided in Eastern Standard/Daylight Saving Time (EST) is mandatory.

40. The transporting carrier will be required to transmit a change to the air conveyance report to amend the FPOA and/or Estimated Date and Time of Arrival (ETA) to advise the CBSA of any unscheduled re-routes, changes to the ETA greater than 30 minutes, or changes to the aircraft's itinerary.

Changes and Corrections

41. A change in ETA of less than 30 minutes requires no notification, however, the CBSA may send a risk assessment notice at any time up to the ETA as reported on the conveyance report. Therefore, goods are not authorized to move from the warehouse prior to the ETA reported on the conveyance report.

42. Changes/corrections to the conveyance report (SO-794) may be made electronically at any time prior to arrival; however, a conveyance report cannot be cancelled if there are cargo reports attached.

43. The carrier will be required to transmit a change to the conveyance report to amend for the FPOA. This is required for unscheduled re-routes or changes in the aircraft's itinerary.

Cancellation of Conveyance Reports

44. If key information needs to be changed on the CR, the CR must be cancelled and a new CR transmitted. For example, if a flight is no longer arriving, the CR needs to be cancelled, as long as there are no associated cargo reports, or the associated cargo reports are cancelled prior to the cancellation of the CR.

45. For conveyance reports, EDI cancellations will be accepted at any time prior to, or after arrival, as long as there are no related prime cargo reports on file.

ACI Contingency Plan in the Event of System Failure

46. In the event of an outage in either the CBSA's, the client's or the service provider's systems, it is expected that each party will make every effort to continue normal communications, and to restore their systems to normal operating condition as soon as is reasonably possible.

47. Clients must retain the ability to produce hard copy cargo/conveyance declarations in the event of disruption to client and/or CBSA systems.

48. For detailed procedures and Air Policy, in the event of a CBSA or external system failure, please refer to the ACI Air Client Document.

49. In the Yukon, Northwest Territories, and Nunavut (north of the 60° parallel), where CBSA procedures are enforced by a party other than the CBSA, i.e. RCMP officers or employees of a Canadian government organization, the *General Declaration (Outward/inward)* – Form AG1 will be required for all flights in addition to any electronic notification that is required under the ACI or API/PNR programs.

EXEMPTIONS TO ACI AIR CONVEYANCE ADVANCE NOTIFICATION

50. The following aircraft are exempt from ACI electronic conveyance notification requirements:

(a) commercial passenger aircraft that are not carrying commercial cargo,

(b) Canadian and foreign military aircraft,

(c) air search and rescue aircraft,

(d) empty aircraft, and,

(e) aircraft carrying only CSA goods on board the aircraft (where the CSA goods are being carried by a CSA approved carrier and going to a CSA approved importer)

General Advance Notification Requirements for ACI Exempt Air Conveyances

51. An AG1 – *General Declaration (Outward/Inward)*, is not required for the notification of scheduled flights of commercial aircraft (carrying commercial goods) that are exempt from ACI electronic advance notification requirements in most cases. The AG1 may be required for the report of non-scheduled flights of commercial aircraft at smaller airports. Please contact the CBSA office at the airport of arrival for the reporting documentation requirements for unscheduled ACI exempt aircraft. All air cargo must be reported as outlined in Memorandum D3-2-2.

52. Scheduled or non-scheduled commercial carriers operating international flights will not be required to submit Form AG1, or equivalent documentation for the deplaning of passengers and crew. For reporting requirements for passengers and crew on board commercial aircraft, please see Memoranda D2-5-6 and D2-5-11. For corporate aircraft passenger and crew reporting guidelines, please see Memorandum D2-5-10. There may be occasions when a general declaration is required by the aircraft operator as proof of report into and exit from Canada. As a courtesy, the CBSA will continue to validate this document with a CBSA date stamp.

53. For information related to the conveyance reporting of aircraft departing Canada, please see D3-1-8, *Cargo – Export Movements*.

Specific Requirements for ACI Exempt Air Conveyances

Highway commercial carriers transporting air cargo

54. A highway conveyance transporting air cargo is required to report the conveyance as outlined in Memorandum D3-4-2, *Highway Cargo – Import Movements*. All cargo is to be reported as outlined in Memorandum D3-2-2.

Commercial passenger aircraft not carrying commercial cargo

55. Scheduled or non-scheduled commercial carriers operating international passenger flights will not be required to submit a paper report for the arrival of the aircraft – Form AG1, *General Declaration (Outward/Inward)*, or an equivalent document for deplaning passengers and crew when they are processed by border services officers at a CBSA facility established for that purpose. Passengers and crew are to be reported in accordance with API/PNR guidelines as outlined in Memorandum D2-5-11 and/or Memorandum D2-5-6.

Canadian military aircraft

56. Aircraft operated (owned or chartered) by the Canadian Armed Forces are not permitted to carry in-bond goods between points in Canada since the Armed Forces is not a bonded carrier.

57. All aircraft must make their initial landing in Canada at an authorized airport of entry (AOE) when flying internationally and carrying merchandise, baggage, or persons other than regular crew members. The pilot is responsible for any advance notice required, for the report inward and the declaration to the CBSA of all passengers, cargo, and baggage carried on the flight.

Foreign military aircraft

58. Aircraft operated by armed forces of foreign nations are required to report to the CBSA at the time of initial landing in Canada. They are subject to all CBSA requirements when

used to transport personnel, baggage, equipment, mail, or other cargo. Where only a short stopover is involved and no goods are being carried outward that require export documentation, the inward and outward reports will be made at the same time. Aircraft carrying crew members only may report verbally; however, the CBSA may choose to examine the aircraft or the crew's baggage.

Air search and rescue operations

59. Canadian Armed Forces Rescue Co-ordination Centres (RCC) have been established at several locations in Canada. The CBSA co-operates in every possible manner to expedite the international movement of aircraft operating on search and rescue missions.

60. When an incident arises in either Canada or the United States where aircraft of one or both countries will be crossing the boundary, the officer in charge of the RCC search will immediately provide the CBSA with the following:

(a) full details of all aircraft participating in the operation, including identification markings and number of crew members;

(b) territory to be searched;

(c) duration of stay;

(d) possibility of landings; and

(e) definite or probable landing points.

Note: If the information affects territory under the jurisdiction of more than one CBSA office, it should be relayed promptly to all concerned.

61. For information on the reporting and accounting requirements for goods (including aircraft) brought into Canada in response to an emergency or for an emergency response training exercise, please see Memorandum D3-2-2.

62. Goods (including aircraft) brought into Canada in response to an emergency or for an emergency response training exercise qualify for customs duty-free importation under tariff item No. 9993.00.00, provided any goods which are not consumed or destroyed are exported. No advance notification of the cargo will be required for goods qualifying under tariff item 9993.00.00. The *Goods for Emergency Use Remission Order* relieves the GST/HST on the goods which are exported, consumed or destroyed. Any items not consumed, destroyed or exported will be subject to applicable duties and taxes. Checklists of goods brought into Canada in response to an emergency or emergency response training exercise (aircraft, equipment, merchandise and supplies) should be maintained where necessary. Material from foreign wrecks should be carefully inventoried subject to exportation or importation. All goods brought into Canada that are not brought in in direct response to an emergency or as part of an emergency training exercise are subject to the cargo and conveyance advance notification requirements applicable to all cargo and conveyances outlined in this memorandum (for conveyance) and in Memorandum D3-2-2 (for cargo). For additional information about the *Goods for Emergency Use Remission Order* and tariff item No. 9993.00.00, please see Memorandum D8-1-1, *Amendments to Temporary Importation (Tariff Item No. 9993.00.00) Regulations*.

Empty aircraft

63. Empty aircraft are not required to provide an electronic ACI conveyance report. An AG1 – *General Declaration* for the report of the aircraft as a conveyance may be required for unscheduled flights. Please contact the CBSA office at the airport of arrival for the documentation requirements for unscheduled ACI exempt aircraft.

Temporary importations of empty foreign aircraft (where the aircraft is the cargo/commercial goods)

64. Commercial or corporate aircraft temporarily imported into Canada (i.e. for demonstration, repair, alteration etc.) are considered commercial goods and must be reported in accordance with the requirements outlined in this memorandum for the report of the aircraft; and where the aircraft is also cargo, in accordance with the cargo reporting requirements outlined in Memorandum D3-2-2.

65. In order to facilitate the processing of aircraft temporarily imported into Canada, it is recommended that carriers or pilots contact the Airport of Entry (AOE) at least two hours prior to their estimated time of arrival to provide the CBSA with pertinent flight information. Some airports may be equipped to receive this information by fax. For further information, please contact the CBSA at the airport of destination.

66. Upon arrival all aircraft that are imported temporarily must be reported on an acceptable cargo control document, as outlined in Memorandum D3-2-2. Additional import entry or control documentation may also be applicable, please see Memorandum D3-2-2.

Commercial Self Assessment (CSA)

67. When Commercial Self Assessment (CSA) goods are carried by an authorized CSA carrier for delivery to an authorized CSA importer, and no other cargo or goods are on board the aircraft, an electronic ACI conveyance report is not required. For additional information on CSA reporting requirements, please see Memorandum D3-1-7.

PENALTY INFORMATION

68. For more information on administrative penalties, please refer to Memorandum D22-1-1, *Administrative Monetary Penalty System* (AMPS). Information on AMPS penalties is also available at on the CBSA Web site.

69. Other administrative sanctions, such as the revocation of program privileges and penalties of Other Government Departments, may also be applicable.

70. In some situations, failure to comply with the CBSA requirements outlined in the *Customs Act*, may result in the seizure and forfeiture of the goods and/or conveyance, and- in serious cases- criminal charges may be applicable.

ADDITIONAL INFORMATION

71. The CBSA's Border Information Service (BIS) line responds to public inquiries related to import requirements of other government departments, including Industry Canada. You can access BIS toll-free throughout Canada by calling **1-800-461-9999**. If you are calling from outside Canada, you can access BIS by calling 204-983-3500 or 506-636-5064 (long-distance charges will apply). To speak directly to an agent, please call during regular business hours from Monday to Friday (except holidays), 8 a.m. to 4 p.m. local time. More BIS information can be found on the CBSA's Web site.

72. For more information on carrier and cargo programs, visit our Web site at www.cbsa.gc.ca.

REFERENCES

ISSUING OFFICE –

Import Programs Management
Commercial Border Programs Management
Programs Branch

HEADQUARTERS FILE –

N/A

LEGISLATIVE REFERENCES –

Customs Act
Aeronautics Act

OTHER REFERENCES –

D1-2-1, D2-1-1, D2-5-1, D2-5-6, D2-5-10, D2-5-11, D3-1-1, D3-1-7, D3-1-8, D3-2-2, D22-1-1

Advanced Commercial Information

SUPERSEDED MEMORANDA "D" –

D3-2-1, August 13, 2008

Services provided by the Canada Border Services Agency are available in both official languages.

Printed in Canada

RÉFÉRENCES

BUREAU DE DIFFUSION –

Gestions des programmes des importations
Division des programmes frontaliers du secteur commercial
Direction générale des programmes

DOSSIER DE L'ADMINISTRATION CENTRALE –

s.o.

RÉFÉRENCES LÉGALES –

Loi sur les douanes
Loi sur l'aéronautique

AUTRES RÉFÉRENCES –

D1-2-1, D2-1-1, D2-5-1, D2-5-6, D2-5-10, D2-5-11, D3-1-1, D3-1-7, D3-1-8, D3-2-2, D22-1-1

Information préalable sur les expéditions commerciales

CECI ANNULE LES MÉMORANDUMS « D » –

D3-2-1 daté le 13 août 2008

Les services fournis par l'Agence des services frontaliers du Canada sont offerts dans les deux langues officielles.

amples renseignements sur les exigences relatives au PAD, veuillez consulter le Mémorandum D3-1-7.

RENSEIGNEMENTS SUR LES SANCTIONS

68. Pour obtenir de plus amples renseignements sur les sanctions administratives, veuillez consulter le Mémorandum D22-1-1, *Régime de sanctions administratives pécuniaires* (RSAP). Des renseignements sur les sanctions du RSAP sont également fournis sur le site Internet de l'ASFC.

69. D'autres sanctions administratives, par exemple la révocation des privilèges liés à un programme, et des sanctions imposées par d'autres ministères peuvent être appliquées.

70. Dans certains cas, le défaut de se conformer aux exigences de l'ASFC énoncées dans la *Loi sur les douanes*, peut entraîner la saisie ou la confiscation des marchandises et/ou du moyen de transport, et même — dans des cas graves — des accusations criminelles.

RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES

71. La ligne du Service d'information sur la frontière (SIF) de l'ASFC répond aux demandes d'information du public relatives aux exigences en matière d'importation d'autres ministères, y compris d'Industrie Canada. Vous pouvez utiliser gratuitement la ligne SIF dans l'ensemble du Canada en composant le **1-800-461-9999**. Si vous appelez de l'extérieur du Canada, vous pouvez utiliser la ligne SIF en composant le 204-983-3500 ou le 506-636-5064 (des frais interurbains s'appliqueront). Afin de parler directement à un agent, veuillez appeler durant les heures d'ouverture habituelles, du lundi au vendredi (sauf durant les congés) de 8 h à 16 h, heure locale. Vous trouverez d'autres renseignements sur le SIF en consultant le site Web de l'ASFC.

72. Pour obtenir de plus amples renseignements sur les programmes visant les transporteurs et le fret, consultez notre site Internet : www.asfc.gc.ca.

Opérations aériennes de recherche et de sauvetage

59. Des centres de coordination des opérations de sauvetage (CCOS) des Forces canadiennes ont été mis sur pied en plusieurs endroits au Canada. L'ASFC collabore avec eux, par tous les moyens, en vue de faciliter le mouvement international des aéronefs qui effectuent des missions de recherche et de sauvetage.

60. S'il se produit un incident, que ce soit au Canada ou aux États-Unis, et que des aéronefs d'un ou des deux pays doivent traverser la frontière, l'agent responsable du CCOS transmettra immédiatement à l'ASFC ce qui suit :

a) les détails complets concernant tous les aéronefs prenant part à l'opération, y compris les marques d'identification et le nombre de membres d'équipage;

b) le territoire devant faire l'objet de la recherche;

c) la durée du séjour;

d) les possibilités d'atterrissage;

e) les points d'atterrissage précis ou probables.

Remarque: Si ces renseignements concernent un territoire qui est du ressort de plus d'un bureau de l'ASFC, ils doivent être transmis immédiatement à tous les intéressés.

61. Veuillez consulter le Mémorandum D3-2-2 pour obtenir des renseignements sur les exigences de déclaration et de déclaration en détail des marchandises (incluant les aéronefs) qui sont importées au Canada pour une intervention en cas d'urgence ou pour un exercice de formation en intervention d'urgence.

62. Les marchandises (y compris les aéronefs) importées au Canada dans le cadre d'une intervention d'urgence ou pour un exercice de formation en intervention d'urgence sont admissibles à l'importation en franchise sous le numéro tarifaire 9993.00.00, à la condition que les marchandises qui ne sont pas consommées ou détruites soient exportées. Aucune information préalable du fret ne sera requise pour ces marchandises. Le *Décret de remise à l'égard de marchandises devant être utilisées dans des cas d'urgence* accorde une exonération de la TPS/TVH sur les marchandises qui sont exportées, consommées ou détruites. Les articles qui ne sont pas consommés, détruits ou exportés seront assujettis aux droits et aux taxes applicables. Il faut tenir une liste de contrôle des marchandises importées au Canada dans le cadre d'une intervention d'urgence ou pour un exercice de formation en intervention d'urgence (aéronef, équipement, marchandises et fournitures). Un inventaire des matières provenant d'épaves étrangères doit être soigneusement dressé, selon qu'elles sont exportées ou importées. Toutes les marchandises importées au Canada sans être directement relié à une intervention d'urgence ou à un exercice de formation en intervention d'urgence sont assujetties aux exigences relatives à l'information préalable du fret et du moyen de transport énoncées dans le présent mémorandum (dans le cas du rapport préalable du moyen de transport) et dans le Mémorandum D3-2-2 (dans le cas du rapport préalable du fret). Pour obtenir de plus amples renseignements sur le *Décret de remise à l'égard de marchandises devant être utilisées dans des cas d'urgence* et le numéro tarifaire 9993.00.00, veuillez consulter le Mémorandum D8-1-1, *Modification apportées au Règlement sur l'importation temporaire de marchandises (numéro tarifaire 9993.00.00)*.

Aéronef vide

63. Un aéronef vide n'est pas tenu d'être présenté préalablement par une déclaration du moyen de transport par voie électronique pour les besoins de l'IPEC. Le formulaire AG1 *Déclaration générale-* pour la déclaration de l'aéronef comme moyen de transport peut être exigé pour les vols non réguliers. Veuillez communiquer avec le bureau de l'ASFC de l'aéroport d'arrivée pour connaître la documentation requise pour les aéronefs non réguliers exemptés des exigences de l'IPEC.

Importation temporaire d'un aéronef étranger vide (lorsque l'aéronef constitue le fret/les marchandises)

64. Les aéronefs commerciaux ou d'entreprise importés temporairement au Canada (c.-à-d. pour une démonstration, une réparation, une modification, etc.) sont considérés comme étant des marchandises commerciales. Ils doivent être déclarés en conformité avec les exigences énoncées dans le présent mémorandum pour la déclaration de l'aéronef; et lorsque celui-ci est également le fret, conformément aux exigences relatives à la déclaration du fret énoncées dans le Mémorandum D3-2-2.

65. Afin de faciliter le traitement d'un aéronef importé temporairement au Canada, on recommande aux transporteurs et aux pilotes de communiquer avec à l'ASFC à l'aéroport d'entrée au moins deux heures avant l'heure d'arrivée prévue pour fournir les données de vol pertinentes. Certains aéroports peuvent recevoir ces renseignements par télécopieur. Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec le bureau de l'ASFC de l'aéroport de destination.

66. À leur arrivée, tous les aéronefs qui sont importés temporairement doivent être déclarés au moyen d'un document de contrôle du fret approuvé, conformément au Mémorandum D3-2-2. Une déclaration d'importation ou un document de contrôle supplémentaire peut être requis, veuillez consulter le Mémorandum D3-2-2.

Programme d'autocotisation des douanes (PAD)

67. Lorsque seulement des marchandises admissibles au Programme d'autocotisation des douanes (PAD) sont transportées à bord de l'aéronef par un transporteur agréé pour le PAD et sont destinées à un importateur agréé pour le PAD, aucune déclaration électronique du moyen de transport pour l'IPEC n'est requise. Pour obtenir de plus

MOYENS DE TRANSPORT AÉRIEN EXEMPTÉS DE L'OBLIGATION DE SOUMETTRE L'IPEC

50. Les aéronefs suivants ne sont pas visés par les exigences relatives à la transmission électronique préalable du moyen de transport pour l'IPEC :

a) aéronef commercial de passagers ne transportant pas de fret,

b) aéronef militaire canadien et étranger,

c) aéronef de recherche aérienne et de sauvetage,

d) aéronef vide,

e) aéronef ne transportant que des marchandises admissibles au Programme d'autocotisation des douanes (PAD) lorsque les marchandises sont destinées à un importateur agréé au PAD et transportées par un transporteur agréé au PAD.

Exigences relatives au rapport préalable des moyens de transport exemptés de l'IPEC

51. Dans la plupart des cas, le formulaire AG1- *Déclaration générale (Sortie/Entrée)*, n'est pas requis pour le rapport préalable des aéronefs commerciaux réguliers (transportant des marchandises commerciales) qui sont exemptés des exigences relatives à la soumission électronique de l'information préalable de l'IPEC. Le formulaire AG1 peut être requis pour la déclaration des aéronefs commerciaux non réguliers dans les petits aéroports. Veuillez communiquer avec le bureau de l'ASFC de l'aéroport d'arrivée pour connaître la documentation requise pour la déclaration d'un aéronef exempté de l'IPEC dont le vol n'était pas prévu. Tout le fret aérien doit être déclaré conformément au Mémorandum D3-2-2.

52. Les transporteurs commerciaux réguliers ou non réguliers exploitant des vols internationaux ne sont pas tenus de présenter un formulaire AG1 ou tout autre document similaire pour les passagers ou les membres de l'équipage qui débarquent. Pour connaître les exigences relatives à la déclaration des passagers et des membres d'équipage à bord d'aéronefs commerciaux, veuillez consulter les mémorandums D2-5-6 et D2-5-11. Pour connaître les lignes directrices pour les passagers et les membres d'équipage d'un aéronef d'entreprise, veuillez consulter le Mémorandum D2-5-10. Dans certains cas, l'exploitant d'un aéronef pourrait avoir besoin d'une déclaration générale pour prouver le passage de l'aéronef au Canada, soit son entrée et sa sortie. L'ASFC continuera donc de valider ces documents, à titre gracieux, en y apposant un timbre dateur officiel.

53. Pour obtenir de plus amples renseignements sur la déclaration d'un moyen de transport quittant le Canada, veuillez consulter le Mémorandum D3-1-8, *Transport du fret – Exportations*.

Exigences spécifiques pour les moyens de transport aériens exemptés de l'IPEC

Transporteur routier commercial transportant du fret aérien

54. Un moyen de transport routier transportant du fret aérien est tenu de déclarer le moyen de transport conformément aux exigences énoncées dans le Mémorandum D3-4-2, *Transport du fret routier – Importation*. Tout le fret doit être déclaré conformément au Mémorandum D3-2-2.

Aéronef commercial de passagers ne transportant pas de fret

55. Les transporteurs commerciaux réguliers ou non réguliers exploitant des vols internationaux ne sont pas tenus de présenter une déclaration écrite pour l'arrivée de l'aéronef – formulaire AG1, *Déclaration générale (Sortie/Entrée)*, ou tout autre document similaire pour les passagers et pour l'équipage quand ils doivent être contrôlés par des agents des services frontaliers dans un bureau de l'ASFC. Les passagers et les membres d'équipage doivent être déclarés conformément aux lignes directrices relatives à l'IPV/DP énoncées dans le Mémorandum D2-5-11 ou le Mémorandum D2-5-6.

Aéronef militaire canadien

56. Les aéronefs exploités par les Forces canadiennes (c.-à-d. appartenant aux Forces canadiennes ou nolisés par celles-ci) ne peuvent pas transporter des marchandises sous douane entre des endroits situés au Canada, étant donné que les Forces canadiennes ne sont pas un transporteur cautionné.

57. Tous ces aéronefs doivent effectuer leur atterrissage initial au Canada dans un aéroport d'entrée autorisé lorsqu'ils effectuent des vols internationaux et transportent des marchandises, des bagages ou des personnes ne faisant pas partie de l'équipage régulier. Le pilote assume la responsabilité de tout avis préalable nécessaire, de la déclaration d'entrée et de la déclaration à l'ASFC des passagers, du fret et des bagages transportés à bord.

Aéronef militaire étranger

58. Les aéronefs exploités par les forces armées de nations étrangères doivent se rapporter à l'ASFC au moment de leur atterrissage initial au Canada. Ils sont assujettis à toutes les exigences de l'ASFC lorsqu'ils sont utilisés pour transporter du personnel, des bagages, du matériel, du courrier ou toute autre cargaison. Si un aéronef n'effectue qu'une brève escale et ne transporte aucune marchandise devant faire l'objet de documents d'exportation, les déclarations d'entrée et de sortie seront établies simultanément. Si l'aéronef ne transporte que des membres d'équipage, un rapport verbal suffit; cependant, l'ASFC peut décider de faire un examen de l'aéronef ou des bagages de l'équipage.

33. Si un déroutement d'urgence se produit et que du fret supplémentaire est chargé à bord de l'aéronef à l'aéroport où l'avion a été dérouté, la procédure d'information préalable de l'IPEC concernant les déroutements d'urgence ne sera pas permise. Le transporteur devra mettre à jour la déclaration du moyen de transport dans les délais normalement prévus pour l'IPEC.

34. Le transporteur doit mettre à jour la déclaration du moyen de transport dans les délais normalement prévus par l'IPEC pour tous les déroutements (à moins qu'il s'agisse d'un déroutement d'urgence).

35. Un aéronef qui, à l'origine, ne devait pas se rendre au Canada, mais qui doit atterrir au Canada en raison de circonstances imprévues, peut faire l'objet d'une vérification de la documentation pour des raisons de santé, de sécurité et d'évaluation du risque pour la sécurité. Cet examen sera exécuté à l'arrivée de l'aéronef et donc la présentation de l'IPEC n'est pas requise.

Traitement du rapport préalable du moyen de transport aérien pour le programme de l'IPEC

36. Le transporteur, ou son représentant, doit fournir électroniquement à l'ASFC l'information sur l'aéronef à destination du Canada dans les délais prescrits au *Règlement sur la déclaration des marchandises importées*.

37. En vertu de ce règlement, les données relatives au moyen de transport doivent être transmises à l'ASFC par voie électronique au moins quatre heures avant l'arrivée au premier point d'arrivée canadien (PPAC). Si la durée du vol est inférieure à quatre heures, les données sur le moyen de transport doivent être transmises à l'ASFC par EDI au moment du départ.

38. La déclaration du moyen de transport aérien doit contenir le numéro de référence du moyen de transport, soit un numéro de référence unique attribué par le transporteur pour chaque vol.

39. La date et l'heure d'arrivée prévues au premier point d'arrivée canadien (heure normale ou avancée de l'Est) doivent être fournies.

40. Le transporteur devra envoyer une modification à la déclaration du moyen de transport afin de changer le premier point d'arrivée canadien ou la date et l'heure prévues d'arrivée pour aviser l'ASFC de tout déroutement, changement à l'heure d'arrivée prévue de plus de 30 minutes ou changement d'itinéraire imprévu de l'aéronef.

Changements et corrections

41. Aucun avis n'est requis pour un changement à l'heure d'arrivée prévue de moins de 30 minutes. Toutefois, l'ASFC peut transmettre un avis d'évaluation de risque en tout temps avant l'heure d'arrivée prévue indiquée dans la déclaration du moyen de transport. C'est donc dire qu'il n'est pas permis de déplacer les marchandises de l'entrepôt avant l'heure d'arrivée prévue indiquée dans la déclaration de moyen de transport.

42. Les modifications ou les corrections à la déclaration du moyen de transport (OS 794) peuvent être transmises par voie électronique en tout temps avant l'arrivée, mais la déclaration du moyen de transport ne peut pas être annulée si des déclarations de fret y sont reliées.

43. Le transporteur devra transmettre un changement à la déclaration du moyen de transport pour modifier le premier point d'arrivée canadien. Cet élément est requis pour tout changement d'itinéraire imprévu dans l'itinéraire de l'aéronef.

Annulation de la déclaration du moyen de transport

44. Si de l'information clé doit être modifiée dans la déclaration du moyen de transport, celle-ci doit être annulée et une nouvelle déclaration du moyen de transport doit être transmise. Par exemple, si un vol est annulé, la déclaration du moyen de transport doit être annulée dans la mesure où les déclarations du fret connexes sont annulées d'abord.

45. Dans le cas des déclarations du moyen de transport, les annulations des transmissions EDI seront acceptées à n'importe quel moment avant ou après l'arrivée, tant et aussi longtemps qu'il n'y a aucune déclaration principale du fret associée au dossier.

Plan d'urgence pour le programme de l'IPEC en cas de panne du système

46. Dans l'éventualité d'une panne d'un système de l'ASFC d'un client ou d'un fournisseur de service, chaque partie doit s'efforcer de maintenir les communications habituelles et de remettre le système en état de fonctionner dès qu'il sera raisonnablement possible de le faire.

47. Les clients doivent conserver la capacité de produire sur papier les déclarations de fret et de moyen de transport en cas d'interruption des services EDI dans les systèmes du client ou de l'ASFC.

48. Pour connaître les procédures détaillées et la politique concernant le mode aérien, dans l'éventualité d'une panne d'un système externe ou de l'ASFC, veuillez consulter le plan d'action du client-IPEC.

49. Au Yukon, dans les Territoires du Nord-Ouest et au Nunavut (au nord du 60^{e} parallèle), où les formalités de l'ASFC ne relèvent pas des agents des services frontaliers proprement dits, mais d'agents de la Gendarmerie royale du Canada (GRC) ou de fonctionnaires d'un organisme du gouvernement du Canada, la *Déclaration générale (Sortie/Entrée)* – Formulaire AG1 devra être présentée pour tous les vols en plus de la transmission électronique préalable requise en vertu des programmes de l'IPEC et de IPV DP.

commerciales), ou pour présenter une déclaration en dehors des heures d'ouverture. Pour obtenir des renseignements sur les services spéciaux, consultez le Mémorandum D1-2-1, ou communiquez avec le bureau local de l'ASFC de l'aéroport de destination.

MODALITÉS DE L'INFORMATION PRÉABLE ET DE LA DÉCLARATION

22. Tous les aéronefs commerciaux transportant des marchandises commerciales spécifiées doivent soumettre le rapport du moyen de transport par voie électronique avant l'arrivée au Canada conformément aux exigences pour l'avis préalable de l'IPEC énoncées dans le présent mémorandum. Les exemptions aux exigences relatives à la soumission de l'IPEC par voie électronique et la procédure de déclaration applicable sont énoncées dans le présent mémorandum à partir du paragraphe 50. De plus, pour tout aéronef transportant de la marchandise commerciale, tel que décrit dans la section 12 de la *Loi sur les douanes*, les marchandises importées doivent être déclarées oralement dans le but de confirmer les données qui ont été fournies à l'ASFC au préalable et de créer l'occasion d'aviser de tout changement dans l'information fournie au préalable.

LIGNES DIRECTRICES ET EXIGENCES RELATIVES À LA DÉCLARATION DU MOYEN DE TRANSPORT POUR LE PROGRAMME DE L'IPEC

23. Un code de transporteur valide de l'ASFC est obligatoire pour présenter une déclaration du moyen de transport par voie électronique. Le code unique, composé de quatre caractères (trois caractères suivi d'un trait d'union) et attribué par l'ASFC, identifie le transporteur et forme le préfixe du numéro de référence pour le contrôle du fret ou du moyen de transport. Pour obtenir de plus amples renseignements sur la façon d'obtenir un code de transporteur aérien auprès de l'ASFC, veuillez consulter le Mémorandum D3-2-2, *Transport du fret aérien – Importations* et le Mémorandum D3-1-1, *Politique relative à l'importation et au transport des marchandises*.

24. Avant de faire des transmissions électroniques au moyen de l'Échange de données informatisées (EDI), les clients éventuels doivent remplir et présenter une demande officielle indiquant leur intention de le faire à l'ASFC. Des renseignements supplémentaires sur ce processus et le formulaire de demande, *Formulaire de demande pour le système de fret EDI*, sont disponibles dans la section, Commerce électronique du site Internet de l'ASFC et dans le Mémorandum D3-1-1.

25. Si vous éprouvez des difficultés avec la transmission de données EDI, si vous voulez obtenir de l'information sur le processus de demande de participation ou pour toute documentation, veuillez communiquer avec l'Unité du commerce électronique à l'adresse suivante :

Unité du commerce électronique (UCE)
Agence des services frontaliers du Canada
250, chemin Tremblay, 6e étage
Ottawa (Ontario) K1A 0L8

Téléphone :
1-888-957-7224 pour les appels en provenance du Canada ou des États-Unis
1-613-946-0762 pour les appels d'outre-mer entre 8 h et 17 h, HNE
1-613-946-0763 pour les appels d'outre-mer entre 17 h et 8 h, HNE

RAPPORT PRÉALABLE DU MOYEN DE TRANSPORT EN VERTU DE L'IPEC

Déclaration du moyen de transport (option de service (OS) 794)

26. La déclaration du moyen de transport (DMT) (OS 794) doit être transmise à l'ASFC dans les délais prescrits et selon les modalités énoncées dans le présent mémorandum.

27. Tous les aéronefs arrivant au Canada sont tenus de présenter une déclaration du moyen de transport, sauf s'ils sont visés par l'une des exemptions énoncées dans le présent mémorandum.

28. Le numéro de référence du moyen de transport (NRMT) est un numéro de référence unique fourni pour chaque vol au Canada. Il est composé du numéro de vol du transporteur suivi de la date de départ prévue (XX123yymmdd).

29. Une liste exhaustive des données requises est incluse à l'annexe G du Plan d'action du client (mode aérien) de l'IPEC

Déroutement imprévu

30. Lorsqu'un déroutement d'urgence se produit au Canada, les transporteurs doivent aviser l'ASFC en communiquant Centre national de ciblage (CNC), pour signaler le déroutement et la raison de celui-ci avant l'arrivée de l'aéronef au nouvel aéroport. La déclaration du moyen de transport et toutes les déclarations de fret aérien connexes (DFA) doivent être corrigées par voie électronique au cours des 30 jours suivant l'arrivée.
Centre national de ciblage (CNC) : **1-855-682-1262** (au Canada ou aux États-Unis)

31. Lorsqu'un déroutement d'urgence se produit à l'extérieur du Canada, les transporteurs ne sont pas tenus d'aviser l'ASFC. Ils doivent cependant corriger la déclaration du moyen de transport pour indiquer l'heure d'arrivée prévue corrigée et l'itinéraire.

32. Le déroutement d'urgence inclut uniquement les déroutements provoqués par une menace à la sécurité, une raison médicale, un problème mécanique ou des conditions météorologiques.

faire escale à un point au Canada dans le cas uniquement de passagers embarqués aux États-Unis qu'il ramènera ensuite dans ce pays. Le cas échéant, les passagers doivent demeurer à bord de l'aéronef, à moins que l'utilisation de deux aéronefs différents soit précisée dans le contrat d'affrètement.

13. Pour obtenir des renseignements complets sur les exigences d'obtention d'une licence de l'OTC, les catégories d'aéronefs et les types d'affrètement, communiquez avec l'organisme suivant :

Secrétaire
Office des transports du Canada
Ottawa ON K1A 0N9

Vous pouvez également composer les numéros de téléphone suivants :

durant les heures normales d'ouverture :
819-997-6359
après les heures normales : 613-769-6274

En outre, les renseignements concernant l'obtention d'une licence de l'OTC figurent dans le site Internet de l'Office des transports du Canada. La fonction de recherche peut être utilisée afin de vérifier si un transporteur est détenteur d'une licence délivrée par l'OTC.

PRESTATION DES SERVICES DE L'ASFC

Indicatifs d'aéroport d'entrée (AE)

14. *a)* AE – Aéroport d'entrée autorisé pour le dédouanement des aéronefs de toutes catégories, réguliers et non réguliers (voyageurs et fret).

b) AE/nombre – Aéroport d'entrée pour le dédouanement des aéronefs réguliers et non réguliers, mais avec des restrictions en matière de passagers comme l'indique un indicatif numérique approprié (p. ex. AE/100)

15. La désignation d'aéroport d'entrée (AE) indique que les aéroports ont été autorisés par l'ASFC pour l'arrivée et le départ de vols internationaux. La désignation d'AE ne renvoie qu'aux exigences de déclaration de l'ASFC et ne s'applique pas aux installations aéroportuaires fixes ni aux capacités opérationnelles.

Restrictions concernant les passagers

16. Dans certains aéroports, il peut y avoir des restrictions quant au nombre de passagers internationaux que peut contrôler l'ASFC à un moment donné en raison de contraintes opérationnelles ou relatives à la sécurité. Le cas échéant, le débarquement par étapes peut être permis pour les gros aéronefs. Le transporteur aérien ou son mandataire est responsable du débarquement ordonné des passagers. Pour obtenir de plus amples renseignements sur le débarquement par étapes, veuillez consulter le Mémorandum D2-5-1.

17. Les heures d'ouverture et le type de services offerts par l'ASFC dans un aéroport d'entrée désigné peuvent varier selon le type d'aéroport, le lieu géographique, les installations ou la saison. Pour obtenir de l'information sur les bureaux, y compris les adresses, les heures d'ouverture et les types de services offerts, consultez le Répertoire des bureaux de l'ASFC.

18. Il est possible que le recouvrement des coûts ou des frais de services spéciaux s'appliquent (tels que pour les autres ministères(AM)) à certains aéroports pour des services additionnels offerts par l'ASFC. Pour obtenir des renseignements sur les services spéciaux, consultez le Mémorandum D1-2-1, *Services spéciaux*, ou communiquer avec le bureau local de l'ASFC de l'aéroport de destination.

Accès aux aéroports pour les vols d'affrètement

19. Les lignes directrices et les conditions relatives à l'exploitation d'un service de vol d'affrètement international (contre paiement ou autre rémunération) et l'obtention de services d'inspection pour les formalités de dédouanement des voyageurs sont énoncées dans le Mémorandum D2-5-1, *Accès aux aéroports par vols nolisés*. Le Mémorandum D2-5-1 porte seulement sur le dédouanement des voyageurs.

20. Dans certains aéroports, l'ASFC peut exiger que les vols internationaux soient annoncés à l'avance. Les transporteurs aériens doivent communiquer avec le bureau local de l'ASFC à l'aéroport d'entrée pour toute exigence relative aux avis avant l'arrivée.

Remarque : Un avis avant l'arrivée ne constitue pas une information préalable. Les exigences d'information préalable du moyen de transport par voie électronique s'appliquent également pour les aéronefs transportant du fret. Ces exigences sont énoncées dans la section sur les avis préalables de l'IPEC du présent mémorandum.

DÉCLARATION GÉNÉRALE DU MOYEN DE TRANSPORT – TOUS LES AÉRONEFS COMMERCIAUX

Endroits où un aéronef commercial peut présenter une déclaration

21. Tous les aéronefs commerciaux (pour passagers ou marchandises) doivent atterrir dans un aéroport d'entrée (AE) canadien autorisé et présenter une déclaration. De plus, les aéronefs commerciaux ou les aéronefs de passagers transportant des marchandises commerciales doivent atterrir dans un AE offrant des services commerciaux et présenter une déclaration durant les heures d'ouverture normales. Une permission spéciale doit être obtenue pour présenter une déclaration dans un AE non autorisé, un AE n'offrant pas de services commerciaux (si l'aéronef transporte des marchandises

international pour l'aller-retour entre un point à l'étranger et un ou des points au Canada. Le transport de résidents canadiens vers l'extérieur ou pour leur retour au Canada est autorisé à condition que le vol soit exclusivement destiné au service international. Un aéronef étranger qui cesse d'être utilisé pour le transport commercial international pendant qu'il est dans l'espace aérien du Canada doit être signalé immédiatement à l'ASFC et être déclaré en détail, car il est considéré comme ayant été importé.

Remarque : Une déclaration électronique ou sur papier signalant l'arrivée d'un aéronef au Canada est requise conformément au présent mémorandum.

3. Il est absolument interdit à un aéronef étranger vide pour lequel les droits et taxes n'ont pas été acquittés d'entrer au Canada dans le seul but de transporter des passagers ou des marchandises d'un endroit à un autre au Canada. Dans ces cas, on estime que l'aéronef a été importé dans ce but précis et qu'il n'effectue pas un service aérien international. Si on estime que l'aéronef a été importé, tous les droits et les taxes doivent être payés immédiatement. De plus, toute utilisation non autorisée d'un aéronef étranger dont les droits et taxes n'ont pas été acquittés au Canada pourrait entraîner des sanctions monétaires ou la saisie ou la confiscation de l'aéronef.

4. De temps en temps, des groupes de non-résidents affrètent des aéronefs étrangers pour lesquels les droits et taxes n'ont pas été acquittés pour visiter différents endroits au Canada. Normalement, le déplacement de passagers d'un endroit à un autre par un moyen de transport pour lequel les droits et taxes n'ont pas été acquittés est considéré comme un mouvement non autorisé. Cependant, ce mouvement est permis si les passagers viennent de l'étranger et qu'ils sont amenés au Canada par un transporteur qui effectue un voyage affrété continu.

5. L'approbation de vol accordée par l'Office des transports du Canada (OTC) ne signifie pas que les aéronefs, pour lesquels les droits et taxes n'ont pas été acquittés, peuvent servir à des activités lucratives entre différents endroits au Canada. Pour obtenir de plus amples renseignements sur les licences de l'OTC, veuillez consulter les paragraphes 11 à 13 du présent mémorandum.

TRAITEMENT TARIFAIRE D'UN AÉRONEF EN SERVICE INTERNATIONAL

6. Aux fins du présent mémorandum, un aéronef canadien est défini comme étant un aéronef engagé dans le transport commercial international, qui est enregistré au Canada et :

a) qui a été fabriqué au Canada; ou

b) dont les droits ont été payés; ou

c) qui est considéré comme étant acquitté en vertu d'une autre loi.

7. Un aéronef canadien en service commercial international doit être classé sous les numéros tarifaires 9813.00.00 ou 9814.00.00, s'il satisfait à toutes les exigences pertinentes énoncées dans les dispositions de ces numéros tarifaires. Lorsqu'un aéronef canadien arrivant au Canada ne peut pas être classé sous l'un de ces numéros tarifaires (par exemple si des réparations ont été effectuées à l'étranger), il doit être classé à l'aide du numéro tarifaire approprié du chapitre 88 du *Tarif des douanes*.

8. Lorsqu'un aéronef canadien en service commercial international a été réparé ou amélioré à l'étranger, les réparations ou les améliorations doivent être déclarées à l'ASFC et être dûment acquittées en détail dès le retour de l'aéronef au Canada, même si l'aéronef poursuit son service commercial international. (Pour les réparations d'urgence, consultez le *Décret de remise sur les aéronefs civils canadiens, les moteurs d'aéronefs canadiens et les simulateurs de vol canadiens réparés à l'étranger*.

9. Tout aéronef qui n'est pas considéré comme étant « canadien » conformément à la définition du paragraphe 6 ci-dessus est considéré être un aéronef étranger aux fins de l'ASFC et doit être classé sous le numéro tarifaire 9801.10.00 s'il effectue un service commercial international.

10. Aucune déclaration en détail officielle n'est requise pour un aéronef qui effectue un service commercial international, mais tous les aéronefs entrant au Canada (canadien ou étranger) doivent être déclarés conformément au présent mémorandum.

LICENCES DE L'OFFICE DES TRANSPORTS DU CANADA (OTC)

11. En plus de devoir respecter les exigences de l'ASFC liées aux aéronefs en service international, la plupart des transporteurs aériens commerciaux doivent également obtenir une licence de l'OTC. Il y a trois catégories de licence :

a) le service national aérien intérieur – pour les transporteurs canadiens uniquement;

b) le service aérien international régulier – pour les transporteurs aériens canadiens et étrangers;

c) le service aérien international non régulier – pour les transporteurs aériens canadiens et étrangers incluant ceux désignés en vertu de l'*Accord relatif au transport aérien entre le gouvernement du Canada et le gouvernement des États-Unis d'Amérique*.

12. Les transporteurs aériens non canadiens fournissant un service de transport aérien commercial autorisé en vertu d'une licence délivrée par l'OTC ne peuvent prendre à leur bord des passagers ou du fret à un point d'embarquement au Canada pour les transporter à un autre point au Canada. Toutefois, le titulaire de la licence peut

Ottawa, le 29 avril 2013

MÉMORANDUM D3-2-1

TRAFIC AÉRIEN COMMERCIAL INTERNATIONAL ET DÉCLARATION DU MOYEN DE TRANSPORT

Le présent mémorandum énonce les procédures de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) relatives à l'information préalable, à l'utilisation et au contrôle des aéronefs du service commercial international.

Les procédures de l'ASFC relatives aux opérations non commerciales des aéronefs appartenant à un particulier ou à une entreprise sont expliquées dans les mémorandums D2-1-1, *Importation temporaire de bagages et de moyens de transport par des non-résidents*, et D2-5-0, *Exigences législatives régissant la présentation des personnes à un bureau de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC)*.

Pour connaître les exigences relatives à la déclaration des passagers et des membres d'équipage à bord d'un aéronef commercial, veuillez consulter les Mémorandums D2-5-6, *Déclaration par les équipages d'un aéronef*, et D2-5-11, *Lignes directrices administratives et opérationnelles à l'intention des transporteurs commerciaux pour le traitement des renseignements relatifs aux passagers selon les exigences du programme de l'information préalable sur les voyageurs et du dossier du passager (IPV/DP) de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC)*. Pour connaître les lignes directrices pour les passagers et les membres d'équipage d'aéronefs d'entreprise, veuillez consulter le mémorandum D2-5-0.

Pour obtenir de l'information concernant la déclaration du moyen de transport d'un aéronef en partance du Canada, veuillez consulter le Mémorandum D3-1-8, *Transport du fret – Exportations*.

TABLE DES MATIÈRES

Lignes directrices et renseignements généraux 1
Transport commercial international – Définition 1
Droit d'utiliser un aéronef étranger 1
Traitement tarifaire d'un aéronef en service international 2
Licences de l'Office des ransports du Canada (OTC) 2
Prestation des services de l'ASFC 3
Indicatif d'aéroport d'entrée (AE) 3
Restriction concernant les passagers 3
Accès aux aéroports pour les vols d'affrètement 3
Déclaration générale du moyen de transport – Tous les aéronefs commerciaux 3
Endroits où un aéronef commercial peut présenter une déclaration 3
Modalités de l'information préalable et de la déclaration 4
Lignes directrices et exigences relatives à la déclaration du moyen de transport pour le programme de l'IPEC 4
Rapport préalable du moyen de transport en vertu de l'IPEC 4
Déclaration du moyen de transport (option de service (OS) 794) 4
Déroutement imprévu 4
Traitement du rapport préalable du moyen de transport aérien pour le programme de l'IPEC 5
Changements et corrections 5
Annulation de la déclaration du moyen de transport 5
Plan d'urgence pour le programme de l'IPEC en cas de panne du système 5
Moyens de transport aérien exemptés de l'obligation de soumettre l'IPEC 6
Exigences relatives au rapport préalable des moyens de transport exemptés de l'IPEC 6
Exigences spécifiques pour les moyens de transport aériens exemptés de l'IPEC 6
Renseignements sur les sanctions 8
Renseignements supplémentaires 8

LIGNES DIRECTRICES ET RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

TRANSPORT COMMERCIAL INTERNATIONAL – DÉFINITION

1. Le transport commercial international désigne toute activité de transport donnant lieu ou devant donner lieu au transport de personnes ou de marchandises en vertu d'un contrat de location ou contre rémunération, ou toute activité de transport de personnes ou de marchandises par une entreprise ou pour le compte d'une entreprise en échange d'une contrepartie financière, lorsque les personnes ou les marchandises sont transportées :

a) d'un endroit à l'étranger à un endroit au Canada;

b) d'un endroit au Canada à un endroit à l'étranger;

c) d'un endroit à l'étranger à un autre endroit à l'étranger, en passant par le Canada.

DROIT D'UTILISER UN AÉRONEF ÉTRANGER

2. Les aéronefs étrangers pour lesquels les taxes n'ont pas été acquittées et qui effectuent du transport commercial peuvent être utilisés uniquement pour le trafic

Ottawa, le 29 avril 2013

MÉMORANDUM D3-2-1

En résumé

TRAFIC AÉRIEN COMMERCIAL INTERNATIONAL ET DÉCLARATION DU MOYEN DE TRANSPORT

Ce mémorandum remplace le Mémorandum D3-2-1 du 13 août, 2008. Il a été révisé pour indiquer les modifications suivantes:

(a) Les noms de l'Agence, de la division et de la direction ont été changés pour les appellations qui sont en vigueur.

(b) La référence aux procédures relatives de l'ASFC aux opérations non commerciales d'aéronefs privés et d'entreprise a été mise à jour.

(c) Le paragraphe 30, Déroutement imprévu a été révisé pour mettre à jour les informations de contact et des changements de politique du Centre national de ciblage (CNC).

(d) Le paragraphe 71, Renseignements supplémentaires a été mis à jour.

Printed in Canada

Ottawa, December 16, 2008

MEMORANDUM D3-2-1

In Brief

INTERNATIONAL COMMERCIAL AIR TRAFFIC AND CONVEYANCE REPORTING

1. This In Brief page has been revised to denote changes made as a result of the Government of Canada's Paperwork Burden Reduction Initiative. This revision replaces the In Brief page dated August 13, 2008.

2. This memorandum has been revised to update terminology and contact information at the Canada Border Services Agency.

3. This memorandum has been updated to include the specific reporting guidelines and procedures related to Advance Commercial Information (ACI) air conveyance notification.

4. Information related to the ACI program has been incorporated in to this memorandum and/or Memorandum D3-2-2, *Air Cargo – Import and In-transit Movements*, Memorandum D3-5-1, *Commercial Vessels in International Service*, and Memorandum D3-5-2, *Marine Cargo – Import Movements.*

5. This memorandum has been revised in order to correct missed track changes.

6. In accordance with the above, the following changes were made:

(a) Paragraph 10, Tariff Treatment of Aircraft in International Service, was deleted as details are available in the modal specific Memorandum (ex. D3-2-2, *Air Cargo Movements*).

(b) Paragraph 20, Charter Access to Airports, was amended. The information on importing aircraft for demonstration purposes were removed as details are available in D3-2-2, *Air Cargo – Import and In-Transit Movements* under the header Aircraft for Demonstration, found in paragraph 121and 122 and procedures for remissions related to the importation of demonstration aircraft can be found in D8-1-9, *Imported Demonstration Aircraft Remission Order*.

Printed in Canada

Canada

Ottawa, le 16 décembre 2008

MÉMORANDUM D3-2-1

En résumé

TRAFIC AÉRIEN COMMERCIAL INTERNATIONAL ET DÉCLARATION DU MOYEN DE TRANSPORT

1. La présente page « En résumé » a été révisée en vue de tenir compte des modifications apportées en raison de l'Initiative de l'allégement du fardeau de la paperasserie du gouvernement du Canada. La présente révision remplace la page « En résumé » datée le 13 août 2008.

2. Le présent mémorandum a été révisé afin de mettre à jour la terminologie et les coordonnées des personnes-ressources à l'Agence des services frontaliers du Canada.

3. Le mémorandum a été révisé pour inclure les lignes directrices et la procédure visant le rapport du moyen de transport relativement à l'Information préalable sur les expéditions commerciales (IPEC).

4. Le contenu portant sur le programme de l'IPEC a été ajouté au mémorandum ainsi qu'au Mémorandum D3-2-2. Transport du fret aérien – Importation, au Mémorandum D3-5-1, *Navires commerciaux en service international*, et au Mémorandum D3-5-2, *Transport du fret maritime – Importations*.

5. Le présent mémorandum a été révisé afin de corriger les suivis de modifications oubliés.

6. Conformément à ce qui précède, les changements suivants ont été apportés :

a) L'alinéa 10, Traitement tarifaire d'un aéronef en service international, a été supprimé puisque les détails sont disponibles dans le modèle d'autre Mémorandum (ex. : D3-2-2, *Transport du fret aérien*).

b) L'alinéa 20, accès aux aéroports par vols nolisés, a été modifié. Les renseignements sur l'importation de l'aéronef aux fins de démonstration ont été enlevés puisque les détails se trouvent dans le Mémorandum D3-2-2, *Transport du fret aérien - importations* conformément aux aéronefs dédiés aux démonstrations qui se trouvent sous l'en-tête Aéronefs aux fins de démonstration, trouvée dans les alinéas 121 et 122. Les procédures relatives aux remises liées à l'importation d'aéronefs de démonstration se trouvent dans le Mémorandum D8-1-9, *Imported Demonstration Aircraft Remission Order*.

Imprimé au Canada

Canada

Canada Border Services Agency | Agence des services frontaliers du Canada

Ottawa, August 13, 2008

MEMORANDUM D3-2-2

In Brief

AIR CARGO – IMPORT AND IN-TRANSIT MOVEMENTS

1. This memorandum has been revised to update terminology and contact information at the Canada Border Services Agency.

2. This memorandum has been updated to include the specific reporting guidelines and procedures related to Advance Commercial Information (ACI) Air cargo advance notification process.

3. This memorandum has also been updated to incorporate reporting guidelines and procedures for In-transit or Freight Remaining on Board (FROB) cargo, replacing Memorandum D3-2-3, *Air Cargo – In-transit Movements.*

4. Information related to the ACI program has been incorporated in to this memorandum and/or Memorandum D3-1-1, *Policy Respecting the Importation and Transportation of Goods*, D3-2-1, *International Commercial Air Traffic and Air Conveyance Reporting*, Memorandum D3-5-1, *Commercial Vessels in International Service*, and Memorandum D3-5-2, *Marine Cargo – Import Movements.*

5. The changes to the post audit privileges provided to air carriers have been incorporated into this memorandum and D3-1-6, *Customs Post Audit System*.

6. The changes to the reuse timeframes for air cargo and conveyance reference numbers have been incorporated into this memorandum.

Printed in Canada

Canada

Canada Border Services Agency | Agence des services frontaliers du Canada

Ottawa, August 13, 2008

MEMORANDUM D3-2-2

AIR CARGO – IMPORT AND INTRANSIT MOVEMENTS

This memorandum outlines and explains specific Canada Border Services Agency (CBSA) requirements and procedures for the advance notification, reporting, and control of cargo transported inbound by air mode. For general requirements and administrative policies that apply to all modes of transport, refer to Memorandum D3-1-1, *Policy Respecting the Importation and Transportation of Goods*.

For guidance in regards to the Customs Self Assessment (CSA) Program guidelines and procedures, CSA Carriers should refer to Memorandum D3-1-7, *Customs Self Assessment Program for Carriers*.

For information in regards to the reporting and control of cargo being exported from Canada, please refer to Memorandum D3-1-8, *Cargo – Export Movements*.

TABLE OF CONTENTS

	Page
Guidelines and General Information	1
Carrier and Freight Forwarder Identifier Codes	1
Security Requirements for Bonded Air Carriers	2
Air Cargo or Conveyance Reference/Control Number Reuse Timeframes	2
In General – Air Cargo Reporting Requirement	3
Enter at Authorized Airport of Entry	3
Air Cargo at Airports Without Commercial Services	3
ACI Cargo Reporting Guidelines and Procedures	3
Rejection Messages	3
Air Cargo Report (SO 802)	3
Supplementary Cargo Report (SO 687)	4
Split Shipment Cargo Report (SO 786)	4
Code Share Movement Reporting	4
Interline Movement Reporting	4
Cargo Reporting Time Frames	4
LVS/HVS Reporting	5
Changes/Corrections to Cargo Reports	5
Paper Changes/Corrections	5
Changes to the Cargo Control Number (CCN)	5
System Outage Contingency Plan	5
Foreign Aircraft Servicing Equipment	5
Commissary Equipment	5
Exemptions to ACI Reporting	5
General Reporting Guidelines and Procedures for ACI Exemptions	6
Manner of Reporting – ACI Exempt Imports	6
Manner of Reporting – ACI Exempt Intransit Shipments	7
Diversions and Transfers – Requirements for ACI Exemptions	7
Emergency Landing Cargo Reporting Guidelines for ACI Exemptions	7
Split Shipment Reporting Procedures for ACI Exemptions	8
Specific Guidelines Related to ACI Notification Exemptions	10
CSA Shipments	10
Mail	10
Military Goods and Military-owned or Military-chartered Aircraft	10
Commercial Goods Carried by a Passenger in his/her own Baggage	10
Transborder Air shipments in Highway Service (Flying Trucks)	10
Small Parcel Service and LVS Courier Program Cargo	11
Empty aircraft – When Aircraft is the Goods/Cargo	11
Additional Information and Guidelines	13
Re-manifest	13
Air Shipments in Highway Service Between Canadian Airports	13
Delivery Requirements and Transfers to Sufferance	13
Penalty Information	13
Additional Information	13
Appendix A – Glossary of Terms	14
Appendix B – Instructions for Completing the IATA Air Waybill	15
Appendix C – Instructions for Completing the IATA Air Express Waybill	16
Appendix D – Calculation of Security in the Air Mode	17

GUIDELINES AND GENERAL INFORMATION

CARRIER AND FREIGHT FORWARDER IDENTIFIER CODES

1. All commercial air carriers must obtain a CBSA assigned carrier code, which in the air mode is a three character alphanumeric code followed by a hyphen. The CBSA no longer accepts the generic itinerant carrier code ITN- for commercial air carrier conveyance reporting or for the ACI advance notification of commercial cargo. The carrier code assigned by the CBSA is the carrier code that is to be quoted on all cargo and/or conveyance reports or documents. This carrier code makes up the first 4 characters of the cargo control number on all cargo and conveyance reports submitted by that carrier. When assigning a CBSA

carrier code, the CBSA will try to match an applicant's International Air Transportation Association (IATA) assigned prefix code, when possible.

2. Canadian or foreign freight forwarders reporting commercial goods to the CBSA for clearance and/or electronically notifying under ACI are required to have a valid four-character CBSA assigned identifier code. Canadian freight forwarders may apply for either a bonded or a non-bonded identifier code. A Canadian non-bonded freight forwarder identifier code only allows a freight forwarder to electronically transmit ACI air supplementary cargo reports (for import, in-transit or FROB shipments). Foreign freight forwarders (including U.S. freight forwarders) are only allowed to apply for a non-bonded freight forwarder identifier code and are only allowed to electronically transmit ACI air supplementary cargo reports for in-transit or FROB cargo movements when no Canadian entity is involved in the transportation or reporting of the cargo. For additional information on the requirements and procedures for obtaining a freight forwarder identifier code, please see D3-3-1, *Forwarded and Consolidated Cargo – Import Movements*.

3. To apply for a non-bonded carrier code, carriers must complete and submit an *Application to Transact Non-bonded Carrier Operations at Point of Arrival in Canada*, Form E369. For more information on the application process please see Memorandum D3-1-1. Form E369 can be found in Memorandum D3-1-1 and is also available on the CBSA Web site.

4. To apply for a non-bonded freight forwarder identifier code, freight forwarders must complete and submit an *Application to Obtain a Non-Bonded Freight Forwarder Code (to Supply Electronic Supplementary Data for Advance Commercial Information (ACI) Only)*, Form E369-1. For more information on the application process, please see Memorandum D3-3-1 and Memorandum D3-1-1. Form E369-1 can be found in Memorandum D3-1-1 and is also available on the CBSA Web site.

5. To apply for a bonded carrier or freight forwarder identifier code, carriers, freight forwarders or brokers/agents must complete and submit an *Application to Transact Bonded Carrier and Forwarding Operations*, Form E370. This application form must be accompanied by the appropriate amount of security. For more information on the application process please see Memorandum D3-1-1. Information is also available on the CBSA Web site. For more information regarding how to calculate the amount of security required, please see paragraphs 4 to 6 and Appendix D of this memorandum. Form E370 can be found in Memorandum D3-1-1.

6. Carriers interested in becoming a post audit carrier should refer to Memorandum D3-1-6, *Canada Border Services Agency (CBSA) Post Audit System* for more information.

SECURITY REQUIREMENTS FOR BONDED AIR CARRIERS

7. The amount of security required for a commercial air carrier to become bonded is based on the size and configuration of that carrier's aircraft(s) according to the aircraft groupings specified in the Canadian Transportation Agency's (CTA) *Air Transportation Regulations*.

8. The amount of security required for Canadian all-cargo aircraft is based on the maximum certificated take-off weight (MCTOW) of the aircraft. Security for Canadian passenger aircraft, including passenger/cargo combine configurations, is based on the CTA's aircraft grouping determined by the certificated maximum number of passengers for that aircraft. You will find specific details on aircraft grouping in Appendix D of this Memorandum.

9. To determine the amount of security required for non-Canadian aircraft, use the same criteria as that used for Canadian aircraft.

Note: CTA groupings only apply to Canadian carriers.

AIR CARGO OR CONVEYANCE REFERENCE/CONTROL NUMBER REUSE TIMEFRAMES

10. Air cargo or conveyance reference numbers for the following reports can be reused after one year:

(a) air cargo reports (service option (SO) 802),

(b) air split-shipment reports (SO 786),

(c) air conveyance reports (SO 794), and,

(d) air cargo paper reports (SO 323)

11. Supplementary cargo reports that are linked to an air cargo report (SO 802) will be rendered unchangeable after one year. However, the supplementary cargo report number is NOT reusable for three years.

12. Cargo control numbers (or transportation document numbers) or conveyance reference numbers used for Customs Self Assessment (CSA) purposes in all modes will continue to be subject to the CBSA's requirement that they remain unique for three years. Cargo control numbers utilized by CSA air carriers will be available for reuse after one year. However, CSA carriers must ensure that their CSA control number is kept unique for three years. Therefore, the cargo control number must not be the CSA control number. Should CSA air carriers' internal control procedures require modification to meet this requirement, CSA air carriers should contact their CSA senior program officer. For additional information on the CSA program, see Memorandum D3-1-7, *Customs Self Assessment Program for Carriers*.

13. A cargo control or conveyance reference number that is attached to a transaction number that has an **outstanding related request** associated to it, should not be reused until all processing related to the transaction is completed.

IN GENERAL – AIR CARGO REPORTING REQUIREMENT

14. All information on air cargo shipments (including Company owned materials (COMAT goods) entering or transiting (including Freight remaining on board (FROB) shipments) Canada must be provided electronically in accordance with the ACI notification guidelines, procedures and timeframes outlined in this memorandum. There are some exemptions to this requirement and these exemptions are listed in paragraph 54 of this memorandum. All air cargo shipments must also comply with the "upon arrival" reporting for clearance guidelines and procedures outlined in this memorandum.

ENTER AT AUTHORIZED AIRPORT OF ENTRY

15. All air cargo being imported into Canada must enter the country via an authorized Airport of Entry (AOE) that has commercial services suitable for handling the cargo. In addition, in-bond goods may only be transported between airports that provide commercial services for the handling and/or clearance of the in-bond goods. A complete listing of AOEs and the services provided at each facility can be found in the directory of CBSA offices.

AIR CARGO AT AIRPORTS WITHOUT COMMERCIAL SERVICES

16. Goods may be manifested to an airport that does not normally handle commercial shipments provided the delivering carrier has made arrangements, approved by the chief officer of the CBSA office involved, to have the cargo delivered into an established sufferance warehouse for CBSA clearance.

17. Commercial service is not given at airports that do not normally handle commercial goods unless, due to an emergency situation, there is a request to clear urgently needed goods. The requirements of the CTA must be adhered to and special service or cost recovery charges assessed. Airports that provide commercial services are identified in the directory of CBSA offices. Information on special service fees can be found in Memorandum D1-2-1, *Special Services*.

ACI CARGO REPORTING GUIDELINES AND PROCEDURES

18. The CBSA requires, under the ACI program, that all air carriers transmit electronic air cargo notifications using Electronic Data Interchange (EDI) within the ACI timeframes outlined in paragraph 40 of this memorandum. This electronic notification requirement applies to all aircraft carrying commercial goods that are loaded in a country other than Canada and that arrive at an airport in Canada. The requirement applies to all import, in-transit, and freight remaining on board (FROB) shipments. Exemptions to this ACI electronic notification are listed in paragraph 54 of this memorandum. For further information on the ACI cargo data elements, please consult the *Reporting of Imported Goods Regulations,* Schedule 2, Part 2. For electronic report format specifications, please refer to the Advanced Commercial Information (ACI) Air Client Document.

19. Prior to transmitting electronically utilizing Electronic Data Interchange (EDI), prospective clients must complete and submit to the CBSA a formal application of intention. Additional information on this application process and the application form, *EDI Cargo System Application Form*, are available on the E-Commerce section of the CBSA Web site and in Memorandum D3-1-1.

Rejection Messages

20. When a client transmits an electronic report, the request will undergo a series of validations by two of CBSA's systems: the Customs Electronic Commerce Platform (CECP) and the Accelerated Commercial Release Operation Support System (ACROSS). If there are no errors, the data is stored in the format in which it was sent and the appropriate acknowledgement notice to indicate successful receipt of the transmission is sent to the applicable sender.

21. If syntax errors occur, a reject message with the appropriate reason code will be sent back to the initiator via the same route as the incoming transmission. For a list of outbound error messages and response codes please refer to Appendix C, Table #11 of the Advanced Commercial Information Air Client Document. The rejected electronic report will be considered by the CBSA as non-report of the cargo or conveyance until the identified errors have been addressed and the report is in "accepted status" by the CBSA system.

22. For assistance with any problems concerning the transmission of EDI data, please contact the Electronic Commerce Unit at:

Enquiries or documentation requests should be directed to:

Electronic Commerce Unit (ECU)
Canada Border Services Agency
250 Tremblay Road, 6th floor
Ottawa, Ontario K1A 0L8

Phone:
1-888-957-7224 calls within Canada and the U.S.
1-613-946-0762 for overseas callers between 8 a.m. and 5 p.m. (E.S.T.)
1-613-946-0763 for overseas callers between 5 p.m. and 8 a.m. (E.S.T.)

Air Cargo Report (SO 802)

23. The air cargo report (SO 802) must be transmitted to the CBSA by the carrier that is responsible for the movement of the cargo, or a service provider authorized by that carrier to transmit on their behalf, within the prescribed timeframes as outlined in paragraph 40 of this

memorandum. An air cargo report is mandatory for all non-exempt import, in-transit, or FROB cargo. A complete list of the information that an Air Carrier must include in the air cargo report can be found in the ACI Air Client Document.

Note: The export or outbound movement of in-transit goods must be reported as outlined in D3-1-8, *Cargo – Export Movements*.

Supplementary Cargo Report (SO 687)

24. If the air cargo report does not contain full cargo details listing actual shipper, ultimate consignee and an accurate description of goods, a supplementary cargo report (SO 687) is mandatory for all import, in-transit, and non-US loaded FROB cargo. US loaded FROB air cargo reports do not require supplementary cargo reports (SCRs)

25. The air carrier, or freight forwarder, must transmit the supplementary cargo report (SO 687) to the CBSA within the prescribed timeframes outlined in paragraph 40 of this memorandum. If a freight forwarder will be transmitting the supplementary cargo report to the CBSA, the carrier must provide the freight forwarder with the air cargo report's cargo control number. The freight forwarder must include the air cargo report's cargo control number as a cross reference on the supplementary cargo report.

26. Approved foreign freight forwarders (including U.S.) may only transmit supplementary cargo information directly to the CBSA when there is no Canadian entity involved in the movement and reporting of the shipment (i.e., in-transit or freight remaining on board movements).

27. If the goods are destined to Canada, the CBSA will only accept supplementary cargo information from an approved domestic freight forwarder or a domestic third-party (service provider or carrier) acting on the freight forwarder's behalf.

Split Shipment Cargo Report (SO 786)

28. The split shipment report must be transmitted to the CBSA within the prescribed timeframes as outlined in this memorandum. The split shipment reporting process was designed to accommodate the reporting of goods that were manifested as one shipment and then split prior to departure due to carrier capacity constraints.

29. The cargo reporting carrier will use the air cargo (SO 802) reporting process to report the master load, noting the manifested quantity, and will then submit each portion of the split using the split shipment report (SO 786) process, noting the conveyance and boarded quantity as well as referencing the original master air cargo report.

30. If the air cargo report is in reject status, and a SSR (Split Shipment Report) is sent, the SSR will be put in reject status. To correct this the client will first have to transmit a change to the ACR, wait for an acknowledgment and only then resend the SSR as a change of report.

31. If the Air Cargo Report (ACR) is not on file, and a Split Shipment Report (SSR) is sent, the SSR will be put into reject status. To correct this the client will first have to transmit an ACR, wait for an acknowledgment of receipt and only then resend the SSR as a change of report.

32. Any supplementary reports required for a split shipment will be linked to the master air cargo report. Therefore, supplementary reports for individual split shipments are not required.

Code Share Movement Reporting

33. A code share movement is an agreement between two or more airlines to share one aircraft.

34. Only one conveyance report, provided by the carrier who physically operates the aircraft, is required for each code-share flight. The airline operating the aircraft is the transporting carrier and is responsible for transmitting the conveyance report and cargo reports for its own cargo to the CBSA within the prescribed timeframes outlined in this memorandum.

35. The airlines that share the transporting carrier's aircraft will file their own cargo report(s) using their own air waybill number(s) and flight number to the CBSA within the prescribed timeframes outlined in this memorandum. Although carriers involved in code-share agreements report their own flight number for their cargo reports, they must provide the conveyance report number of the transporting carrier on their cargo reports.

Interline Movement Reporting

36. An interline movement exists when the transporting carrier has an agreement with another airline(s) to move their cargo on their behalf:

37. The transporting carrier is responsible for submitting the conveyance report and cargo report(s) for all shipments on board the aircraft, within the prescribed timeframes as outlined in this memorandum.

38. The carrier transporting the cargo will transmit the cargo reports for all interlining partners. The transporting carrier will submit the air waybill number, when filing a cargo report for an interline carrier, using the interline carrier's CBSA-approved carrier code. The transporting carrier will send the cargo report to the CBSA.

39. For additional information on interline movements, please refer to the *Advanced Commercial Information Air Client Document,* Section 4.2, Figure 5.

Cargo Reporting Time Frames

40. The air carrier, or third-party provider acting on the carrier's behalf, must electronically transmit the cargo information related to an air waybill to the CBSA at least four hours prior to arrival at the First Port of Arrival

(FPOA) at a Canadian airport or, if the duration of the flight is less than four hours, at the time of departure.

LVS/HVS Reporting

41. Shipments that qualify under the Low Value Shipment (LVS) Courier Program are exempted from full ACI electronic notification of the details of each shipment. For additional information concerning the LVS Courier Program please see Memorandum D17-1-2, *Reporting and Accounting for Low Value Commercial Goods (Under CAN $1,600)*, and Memorandum 17-4-0, *Courier/Low Value Shipment Program – Low Value Commercial Goods*.

42. In situations where one master air waybill (MAWB) documents both LVS shipments, that qualify under the LVS Courier Program, and HVS (High Value Shipments) shipments, an ACI report accounting for the total weight and piece count is required for all goods listed on the MAWB.

43. It is the responsibility of the LVS/Courier program participant to electronically transmit supplementary reports for each HVS and one supplementary report to account for all LVS shipments. The supplementary report for the LVS shipments will indicate "LVS Courier Program Shipments" in the description field; the total weight of all LVS shipments in the weight field; and the total pieces of all LVS shipments in the boarded quantity field.

Changes/Corrections to Cargo Reports

44. Changes or corrections to the air cargo (SO 802), supplementary cargo (SO 687) or split shipment reports (SO 786) are to be transmitted electronically, to the CBSA.

45. Clients have up to thirty days after aircraft arrival to transmit electronic changes/corrections to cargo reports. Local CBSA offices will not accept paper reporting of changes except in the limited number of situations outlined in paragraph 47 of this memorandum.

46. When a flight is diverted, for emergency reasons, changes to ACI cargo, supplementary or split shipment reports must be transmitted as soon as practicable. However, conveyance reports must be updated as outlined in Memorandum D3-2-1.

Paper Changes/Corrections

47. There will be a limited number of exceptions in which clients will be allowed to provide post-arrival corrections and changes on paper to local CBSA offices. These exceptions include the following circumstances not otherwise accommodated by the system:

(a) contingency situations where clients are unable to transmit electronically and in advance (for additional information on contingency procedures for system outages, please see paragraphs 49 to 51 of this memorandum); and,

(b) exceptional circumstances, as determined by the CBSA, in which a client is unable to make the post arrival changes or transmit electronically.

Changes to the Cargo Control Number (CCN)

48. If the cargo control number (CCN) needs to be changed, the client must electronically cancel the ACR and retransmit a new ACR, with the new CCN.

System Outage Contingency Plan

49. In the event of a system outage in the CBSA's, client's or service provider's systems, each party must make all efforts to continue normal communications, and to restore their systems to normal operating condition as soon as is reasonably possible.

50. Clients must retain the ability to produce hard copy cargo/conveyance declarations in the event of disruption to client and/or CBSA systems.

51. For detailed procedures and air policy in the event of a CBSA or external system failure, please refer to the *ACI Air Client Document*.

Foreign Aircraft Servicing Equipment

52. Machinery and equipment for use within the confines of an international airport to service inbound and outbound flights of foreign registered aircraft may be imported into Canada without payment of customs duties but are subject to the GST. For more specific information, refer to Memorandum D8-2-5, *Foreign Aircraft Servicing Equipment Remission Order*. Foreign aircraft servicing equipment must be reported electronically in accordance with the ACI procedures outlined in this memorandum, when initially imported.

Commissary Equipment

53. Foreign airlines operating international flights into Canada may have to replace galley equipment and aircraft furnishings (headrest covers, cabin curtains, etc.) during turn-around periods. Each airline is allowed to keep a sufficient quantity of such goods in Canada for the replacement needs of the airline. As a control, the CBSA maintains an inventory list. The airline is then responsible for paying the duty and taxes on any goods disposed of in Canada. Commissary equipment must be transmitted electronically in accordance with the ACI procedures outlined in this memorandum, when initially imported.

EXEMPTIONS TO ACI REPORTING

54. The following air cargo shipments are exempt from ACI electronic notification:

(a) CSA Shipments;

(b) mail bags destined to Canada Post processing facilities;

(c) military goods on board military-owned or military-chartered aircraft, as long as no other cargo is on board,

(d) commercial shipments carried with a passenger in his/her own baggage,

(e) transborder air shipments in highway service (sometimes referred to as "flying trucks");

(f) shipments reported under the Courier Low Value Shipment (LVS) Program; and,

(g) empty aircraft, where the conveyance is the imported good.

GENERAL REPORTING GUIDELINES AND PROCEDURES FOR ACI EXEMPTIONS

55. All exemptions to ACI electronic notification will be reported using one of the following cargo control documents, or as otherwise outlined in this memorandum:

(a) The carrier may use the standard Form A8A(B), *CBSA Cargo Control Document*, available (in limited quantities) at all CBSA offices or use a privately printed document in a format that is acceptable to the CBSA. To order Form A8A(B) or other CBSA forms, please call **1-800-959-2221** (in Canada) or 1-905-712-5813 (from outside Canada), or order submit an online order form available on the CBSA web site. Cargo control document specifications can be found in Memorandum D3-1-1, and completion instructions for Form A8A(B) also in Memorandum D3-1-1.

(b) The International Air Transport Association (IATA) format air waybill is an approved cargo control document for reporting cargo to the CBSA and does not require CBSA approval for its use. At the point of lading, the air carrier should ensure that all applicable fields on the air waybill are completed accurately and legibly. You will find a copy of an IATA air waybill as well as the instructions for completing the waybill in Appendix B of this memorandum.

(c) The IATA format air express waybill is an approved cargo control document for reporting cargo to the CBSA. CBSA approval is not required to use this document. You will find a copy of an IATA air express waybill as well as the instructions for completing the waybill in Appendix C of this memorandum.

(d) Mail bags must be accompanied by one of the above-mentioned cargo control documents, in addition to the Universal Postal Union (UPU) delivery bill.

Manner of Reporting – ACI Exempt Imports

56. Non-bonded air carriers must report all shipments to the CBSA at the initial airport of landing at the time of arrival. This report consists of five copies of an approved cargo control document. After verification, all copies of the document are numbered when required and date stamped by the CBSA. To keep the information legible, date stamps should be applied to the reverse side of the documents. Two copies (Mail and Station) are kept by the CBSA. Two copies (Long Room and CBSA Delivery Authority) are given to the importer or agent of the importer for presentation to the CBSA with the release document(s) at the CBSA office of release. The warehouse operator copy is given to the warehouse operator to serve as an inventory control copy.

57. Bonded or post-audit air carriers may report import shipments at either the initial airport of landing at the time of arrival or at the destination airport indicated on the waybill. All airports used en route to the final airport of destination must be indicated clearly on the waybill. The destination airport may only change if the carrier has filed a re-manifest or diversion.

58. Bonded carriers require five copies of the IATA air waybill or cargo control document for CBSA purposes. This report consists of five copies of an approved cargo control document. After verification, all copies of the document are numbered when required and date stamped by the CBSA. To keep the information legible, date stamps should be applied to the reverse side of the documents. Two copies (Mail and Station) are kept by the CBSA. Two copies (Long Room and CBSA Delivery Authority) are given to the importer or agent of the importer for presentation to the CBSA with the release document(s) at the CBSA office of release. The warehouse operator copy is given to the warehouse operator to serve as an inventory control copy.

59. Post-audit carriers require four copies of the IATA air waybill or cargo control document for CBSA purposes. One copy (Mail) serves as the cargo report to the CBSA, two copies (Long Room and CBSA Delivery Authority) are given to the importer for presentation to the CBSA with the release document(s) at the CBSA office of release, and one copy (Warehouse Operator) is given to the warehouse operator as an inventory control copy.

60. When cargo is covered by an air waybill other than the reporting carrier's air waybill, the front of the document must be clearly stamped with the reporting carrier's correct name and carrier code before presentation to the CBSA. Instead of stamping each air waybill, carriers may present their documents in envelopes clearly marked "CBSA Cargo Report" giving the name and code of the reporting carrier.

61. When in-bond shipments are to be shipped beyond the final point indicated on the air waybill, the shipment must be moved by a bonded or post-audit carrier and properly re-manifested.

Manner of Reporting – ACI Exempt Intransit Shipments

Post Audit Carriers

62. Foreign goods destined to a foreign airport and landed at Canadian airports in the services of a post audit air carrier do not need to be reported to the CBSA, provided their outward movement to a foreign airport is made by that same carrier by air and that the goods are documented on a through air waybill.

63. Foreign goods destined to a foreign airport and landed at Canadian airports in the services of a post audit air carrier must be reported to the CBSA when they are transferred to another air carrier in Canada for their outward movement to a foreign airport. This report must be made by the carrier landing the goods and will be in the form of a single copy of each air waybill. The reporting carrier must stamp the air waybill with the designation "EX" and the code number of the exporting carrier.

64. When the outward movement of the goods is made by a highway carrier, the highway carrier must present the air waybill to the CBSA at the point of exit. The air waybill will be noted "Intransit Goods for Export" and will show the highway carrier's code. At non-automated offices, the air waybill will be filed. At automated offices, the air waybill will be input to the cargo/carrier sub-system, using the "EX" code to provide for acquittal.

65. The inward movement portion of the intransit movement will be acquitted by the exporting carrier's export report as outlined in Memorandum D3-1-8. A paper copy of the inward report is not required for acquittal of the inward movement of intransit goods. However, the carrier (air or highway) transferring the goods to the exporting carrier must ensure that the cargo control number and complete details of the intransit movement of the cargo is provided to the exporting carrier.

Note: No formal acquittal will be required for these reports, since audits will be made against carriers' records.

Bonded and Non-bonded Carriers

66. Foreign goods destined to a foreign airport and landed at Canadian airports in the services of non-bonded and bonded air carriers do not need to be documented for CBSA purposes, provided they remain on board the aircraft and no layover is necessary.

67. If the goods will not be exported immediately, they must be documented and reported to the CBSA on an IATA air waybill, or on Form A8A(B), *Customs Cargo Control Document*. A copy of an IATA air waybill and corresponding completion instructions may be found in Appendix B of this Memorandum. Completion instructions for Form A8A(B) are found in Memorandum D3-1-1.

Diversions and Transfers – Requirements for ACI Exemptions

Import/Inbound goods

68. It is not necessary to re-document goods that are re-routed from the destination airport indicated on the cargo control document to a second airport in the service of and on the same billing as the original reporting carrier. However, the carrier who was in control of the shipment at the time of diversion is responsible for preparing a *Customs Diversion Notice*, Form A30, in duplicate and attaching both copies to the long room copy of the cargo control document.

69. The interlining of shipments between airlines operating under post-audit CBSA control is affected by carrier transfer documents when there is no change in the CBSA destination. A copy of the transfer document is not required. If there is a change in the CBSA destination, the transferring carrier must prepare two copies of the diversion notice and attach both copies to the long room copy of the cargo control document.

70. The diversion notice and cargo control document is given to the importer or connecting carrier if interlined, and presented with the relevant release documents at the CBSA office of release. The diversion notice remains with the accounting document until numbered.

71. If the carrier chooses, the diversion notice may be prepared in triplicate, and the third copy date stamped and returned to the carrier.

72. No more than one diversion of the same shipment is allowed.

73. The diversion notice is supplied by the carrier in 21.5 cm by 14 cm (8 1/2 by 5 1/2 inches) size and printed on blue paper.

74. For more detailed information on diversions, refer to Memorandum D3-1-1. Form A30, *Customs Diversion Notice*, may be found in Memorandum D3-1-1.

Emergency Landing Cargo Reporting Guidelines for ACI Exemptions

Import/Inbound goods

75. If an aircraft carrying cargo for import is forced to land at an airport short of its intended destination due to weather conditions, mechanical issues affecting the safety and security of the aircraft and passengers, or medical situations requiring immediate attention, the carrier is advised to provide verbal notification of the details of the emergency landing to the CBSA at the airport of emergency landing (or the closest airport with CBSA commercial clearance capabilities) and the airport of original destination. For a

listing of CBSA offices and the types of services offered, please see the Directory of CBSA Offices available on the CBSA Web site.

76. If the cargo will remain on board the aircraft while at the emergency landing site, or be transferred to a replacement aircraft for transportation to the original airport of destination for CBSA clearance, generally, no additional paperwork, such as a diversion notice, will be required at the time of clearance to document the emergency landing. Clients should verify with the CBSA at the airport of destination whether a diversion notice is required, or not.

77. If the cargo is being presented for clearance at the emergency landing site (if CBSA commercial clearance is available), diversion documentation must accompany the clearance/release paperwork. Diversion documentation requirements and procedures are outlined in paragraphs 68 to 74 of this memorandum.

Intransit goods

78. The following procedures apply to intransit cargo landed in Canada as a result of weather conditions, mechanical issues affecting the safety and security of the aircraft and passengers, or medical situations requiring immediate attention:

(a) The carrier is advised to provide verbal notification of the details of the emergency landing to the CBSA at the airport of emergency landing (or the closest airport with CBSA commercial clearance capabilities). If the cargo remains on board the aircraft, the cargo may require report on Form AG1, *General Declaration (Outward/Inward)*, stating: "Intransit cargo on board not discharged or loaded at this CBSA office". Form AG1, *General Declaration (Outward/Inward)* can be found in Appendix A of Memorandum D3-2-1.

(b) The cargo may be transferred from one aircraft to another only under CBSA supervision, and the identifying markings of the replacement aircraft and a brief notation of the circumstances must be provided to the CBSA.

(c) At the discretion of the airline, the cargo may be forwarded to the United States by a bonded highway carrier on an IATA air waybill or other CBSA approved cargo control document indicating complete details of each shipment. In the case of mail bags, the cargo control document must show the number of bags and describe the goods as "mail bags." The document must be prepared in triplicate and numbered from the local series. One copy will be returned to the carrier for presentation to the CBSA at the point of exit. The remaining copies will serve as the mail and station copies.

(d) The transfer of the cargo from the aircraft to the truck must be conducted under the supervision of a border services officer who will seal the vehicle with a CBSA seal(s) and note the seal(s) number(s) on the cargo control document. If the seals are intact at the point of exit, the vehicle may be allowed to proceed without further examination.

(e) Where the goods have to be removed from the aircraft and held pending availability of another aircraft or a bonded carrier's vehicle, they must be placed in a sufferance warehouse. The goods must be reported to the CBSA on an IATA air waybill or other CBSA approved cargo control document. At the time of transfer, the applicable procedures outlined in paragraph *(b)* or *(d)* of this memorandum must be followed.

79. Carriers that are not bonded cannot carry in-bond cargo beyond the CBSA office of arrival. However, when a non-bonded foreign aircraft carrying goods into Canada makes an emergency landing short of its final destination, it may continue to the final destination without posting a single trip bond. In this case, the cargo must be reported to the CBSA at the initial CBSA office. When stopovers occur at either Gander or Goose Bay, carriers may continue to destination after presenting Form AG1, *General Declaration (Outward/Inward)* to the CBSA, or report the goods at the initial CBSA office.

80. To ensure control, the initial CBSA office of report is to advise the CBSA at the final destination of the carrier's expected arrival.

81. The cargo control document is numbered and date stamped by the CBSA. When the initial CBSA office is non-automated, the mail copy of the cargo control document is mailed to the CBSA office of destination. Otherwise, it is keyed into the automated system. The Station copy is filed, and the long room, CBSA delivery authority, and warehouse operator copies are returned to the carrier for reporting at final destination.

82. At destination, the long room and CBSA delivery authority copies are given to the importer for presentation with the release document(s) at the CBSA office of release, and the warehouse operator copy to the warehouse operator to serve as an inventory control copy.

Split Shipment Reporting Procedures for ACI Exemptions

83. Split shipments (part lots) occur when portions of a shipment covered by one air waybill enter the country at different times.

84. Under this procedure, the air carrier must report all parts of the split shipment as they arrive.

85. All parts of a split shipment are controlled under the original air waybill number. The procedure requires a "Split Shipment" stamp on the original air waybill report and on all copies of the original air waybill used to report the subsequent parts of the split shipment. The number of

pieces that have arrived must be indicated in the appropriate field of the "Split Shipment" stamp, e.g., 1st Part – 20 Pieces.

86. For purposes of uniformity, the "Split Shipment" stamp used by the airlines must be similar to that shown below:

SPLIT SHIPMENT
RECEIVED BY

.....
Carrier's name

.....
Name of airport

AS FOLLOWS

1st Part –	___ Pieces
2nd Part –	___ Pieces
3rd Part –	___ Pieces
4th Part –	___ Pieces
Final Part	___ Pieces

87. Split shipments consigned to a de-consolidator are processed as follows:

(a) when the initial part of the shipment arrives, the reporting air carrier prepares the original air waybill. The total quantity for the entire shipment is shown in the "No. of packages" box. All copies must be stamped with the "Split Shipment" stamp completed, showing "1st Part – X Pieces",

(b) the reporting air carrier must give one copy of the original air waybill (Mail) to the CBSA and two copies (Long Room and CBSA Delivery Authority) to the de-consolidator,

(c) the de-consolidator must prepare secondary cargo reports (housebills/advice notes) to cover the total quantity of the shipment cancelling the full quantity declared on the original air waybill. The de-consolidator must give the mail and station copies of all of the secondary cargo reports along with two copies (Long Room and CBSA Delivery Authority) of the original air waybill to the CBSA. The long room and CBSA delivery authority copies of the secondary cargo report(s) for those goods that have arrived will be given to the importer, or agent of the importer, for presentation with the release document(s) to the CBSA,

(d) the long room and CBSA delivery authority copies of the secondary cargo report covering those goods that have not yet arrived must be held in the de-consolidator's open file pending the arrival of those goods,

(e) when the remaining portions of the shipment arrive, the reporting air carrier must give one copy of the original air waybill to both the CBSA and the de-consolidator. The "Split Shipment" stamp identifying the part of the shipment that has arrived and the number of pieces received must be completed on the air waybill. The long room and CBSA delivery authority copies of the secondary cargo reports previously prepared and held in the de-consolidator's open file are now given to the importer, or agent of the importer, for presentation to the CBSA with the release document(s) for that portion of the shipment.

88. Although secondary cargo reports are required for the total quantity of the complete shipment, the de-consolidator is only responsible for the quantity shown on the "Split Shipment" stamp. If the goods not covered by the "Split Shipment" stamp cannot be produced or accounted for, the air carrier is responsible for the shortage.

89. Split shipments consigned to an importer are processed as follows:

(a) when the initial part of the shipment arrives, the reporting air carrier prepares the air waybill. The total quantity for the entire shipment is shown in the "No. of packages" box. All copies of the air waybill must be stamped with the "Split Shipment" stamp completed to show "1st Part – X Pieces" to identify the part of the shipment being reported and the number of pieces received;

(b) the reporting air carrier must give one copy of the air waybill (Mail) to the CBSA and two copies (Long Room and CBSA Delivery Authority) to the importer for presentation to the CBSA with the release document(s),

(c) the importer may obtain release of portions of the shipment as they arrive or may wait until all portions of the shipment have arrived before obtaining their release from the CBSA,

(d) to obtain release of the entire shipment at one time, the importer must present all copies of the original air waybill (Long Room and CBSA Delivery Authority) with the release document(s) for the entire shipment,

(e) to obtain release of a portion of the shipment as it arrives, the importer must present two copies (Long Room and CBSA Delivery Authority) of the original air waybill with the release document(s) to the CBSA. All copies must be stamped with the "Split Shipment" stamp completed to identify the part of the shipment being reported and the number of pieces received. Although only part of the shipment is being released, the duty and taxes for the entire shipment must be paid by the importer,

(f) when the remaining portions of the shipment arrive, the reporting air carrier must give one copy of the original air waybill (Mail) to the CBSA and two copies (Long Room and CBSA Delivery Authority) to the importer for presentation with the release document(s) to the CBSA. All copies must be stamped with the "Split Shipment" stamp completed to identify the part of the shipment being reported and the number

of pieces received. The subsequent portions are to be released using the procedures for the release of short-shipped goods, as outlined in Memorandum D17-1-5, *Importing Commercial Goods*.

SPECIFIC GUIDELINES RELATED TO ACI NOTIFICATION EXEMPTIONS

CSA Shipments

90. For guidance in regards to the Customs Self Assessment (CSA) Program guidelines and procedures, CSA Carriers should refer to Memorandum D3-1-7, *Customs Self Assessment Program for Carriers*.

Mail

91. Carriers transporting international mail will report all international mail to the CBSA on a properly completed air waybill or other acceptable CCD, clearly indicating in the cargo description field that the cargo is International Mail. The universal postal manifest prepared by the foreign mail service should be attached to the air waybill.

92. International mail is transferred in-bond under the control of the air carrier's air waybill or if moved by a secondary carrier (under the secondary cargo control document of the secondary carrier) or by the Canada Post Corporation. The mail is transferred to one of the CBSA international mail exchange offices where it is processed in accordance with the guidelines and procedures outlined in D5-1-1, *Customs International Mail Processing System*.

93. Diplomatic mail must also be reported to the CBSA on a properly completed air waybill or other acceptable CCD, clearly indicating in the cargo description field that the cargo is diplomatic mail. Only those authorized to pick up diplomatic mail will be allowed to remove diplomatic mail from CBSA control. The CBSA at each airport handling the arrival of diplomatic mail will maintain a list of those parties or individuals authorized to pick up diplomatic mail. Consulates or embassies must ensure that any changes to the list are communicated in a timely fashion to the airport of entry or appropriate regional program area contact.

Military Goods on Military-owned or Military-chartered Aircraft

94. Military goods arriving on military-owned or military chartered aircraft are reported on an air waybill or other acceptable CCD at the airport of arrival in Canada.

95. Military goods arriving on board a non-military owned or chartered aircraft must be transmitted electronically in accordance with the ACI notification guidelines outlined in this memorandum.

Commercial Goods Carried by a Passenger in his/her own Baggage

96. Commercial goods carried by a passenger in his/her own baggage on board a commercial passenger aircraft must be declared by the passenger on the E311, *CBSA Declaration Card*.

97. A cargo control document or EDI cargo transmission is not required when a shipment is being transported by the importer in his/her own baggage on board a commercial passenger flight AND the shipment is accounted for at the initial CBSA office of report by presenting a Form B3, *Canada Customs Coding Form*, type C and payment of all applicable duties and taxes.

98. If the B3 is presented by a broker/agent on behalf of the importer at the time of arrival at the initial CBSA office of report, a cargo control document may be required. If a cargo control document is required, the broker/agent's carrier/identifier code is the carrier code that should be quoted on the cargo control document, if the importer does not have a carrier identifier code of their own.

Transborder Air Shipments in Highway Service (Flying Trucks)

99. Bonded or post-audit air carriers that are providing international air service for transporting cargo may use the services of a highway carrier (secondary carrier) to transport air cargo into Canada. The highway carrier does not require a letter of authorization from the bonded or post-audit air carrier in order to move the goods under the bonded or post audit air carrier's documentation.

100. The following procedures apply when air cargo is transported into Canada via highway mode:

(a) The highway carrier that has contracted with the air carrier reports the goods to the CBSA at the highway frontier on behalf of the air carrier by presenting the bonded or post-audit air carrier's properly completed air waybill, which serves as the air carrier's report of the goods to the CBSA. If consolidated shipments are presented – consigned to a de-consolidator or freight forwarder- a continuation sheet must be attached outlining the required shipment details for each shipment in the consolidated shipment (same information as required on a housebill), which include: actual shipper, ultimate consignee, weight, piece count, and complete description of the goods.

(b) The cargo control number on the air waybill will include the carrier code of the air carrier, not the highway carrier, and the air waybill must show the Canadian airport as the ultimate destination airport.

(c) The goods must be delivered into a type AA or AH sufferance warehouse licensed to receive air cargo.

(d) The highway or air carrier must not report again to the CBSA at the airport of destination, as this would create duplicate manifests within the CBSA inventory system.

(e) The border services officer at the highway frontier retains the mail and station copies of the air waybill as proof of report.

(f) The highway carrier provides the long-room and CBSA delivery authority copies of the air waybill to the importer or agent of the importer for presentation to the CBSA with the release document(s) at the airport of release. One copy (warehouse operator) is given to the warehouse operator as an inventory control copy.

101. The air carrier assumes full liability for the goods. Any tracers or penalties for cargo infractions are applied against the primary air carrier.

102. In-transit air shipments that are destined to a third country may move by highway carrier to a Canadian airport for export provided:

(a) the goods are reported at the frontier by the highway carrier,

(b) the report is in the form of a single copy of each air waybill,

(c) for policies and procedures related to the export portion of the movement of in transit air shipments moving by highway, please see D3-1-8, *Cargo – Export* Movements.

103. No formal acquittal is required for these in-transit for export reports as audits are made against the carrier's records.

104. Air carriers not complying with the above requirements are to have their highway substitution privileges revoked, and the shipments treated as normal highway movements.

105. For vehicle sealing requirements please see D3-4-2, *Highway Cargo – Import Movements*; sealing requirements for air cargo being transported by a highway carrier are based on the carrier status of the air carrier. Where highway and air cargo are being transported in the same vehicle, all highway cargo must be reported and processed as outlined in Memorandum D3-4-2.

Small Parcel Service and LVS Courier Program Cargo

106. A number of airlines operating transborder into Canadian airports have special procedures for the rapid movement of small parcels of urgently required materials. This is a premium rate operation normally used for the movement of magnetic tapes, printouts, business correspondence, business statements, news material, films, etc. For further information on clearance procedures for this type of shipment, see Memorandum D8-2-16, *Courier Imports Remission Order*.

107. While the procedure was designed by carriers to expedite the movement of small single shipments, various courier services are using the system to move a number of small shipments contained in one package and documented on one air waybill. Such instances are considered to be consolidations, and the courier service involved must break the package down on Form A10, *Customs Cargo Control Abstract*, or on an approved consist sheet if the shipment qualifies under Memorandum D8-2-16, or on a Cargo/Release List for approved Courier Low Value Shipment Program participants. For additional information, please see D17-1-2, *Reporting and Accounting for Low Value Commercial Goods (under CAN$1600)* and the *Consist Sheet Clearance Process* and Memorandum D8-2-16. Further information on Form A10 may be found in Memorandum D3-1-1.

108. Courier parcel shipments carried in-bond under exclusive charter arrangements may be delivered directly to the courier's sufferance warehouse or to its contracted agent at the airport of destination.

Empty Aircraft – When Aircraft is the Goods/Cargo

Reporting requirements

109. Empty aircraft are exempted from electronic ACI notification. For conveyance reporting and notification requirements please see Memorandum D3-2-1.

Documentation requirements for the report of imported commercial aircraft

110. All empty aircraft that are imported, temporarily or permanently, are to be reported on a CBSA approved cargo control document by the party transporting the aircraft at the airport of arrival.

Commercial aircraft

111. Commercial air carriers will generally report imported commercial aircraft on an IATA air waybill, CBSA cargo control document, form A8A(B), or an approved alternative. If the importation is temporary in nature, such as: aircraft imported for demonstration, repair, or alteration, then the commercial air carrier should clearly indicate this in the cargo description section. The anticipated length of the temporary importation should also be indicated in the description section; for example: "aircraft being temporarily imported for demonstration until (indicate date)". Additional accounting or release documents may be

required for temporary importations. For additional information on the accounting or release documentation for temporary importations, please see paragraphs 118 to 122 in this memorandum, and D8-1-1, *Temporary Importation (Tariff Item No. 9993.00.00) Regulations*.

Corporate aircraft

112. Corporate aircraft being imported, permanently or temporarily, will generally be reported on an A8A(B) cargo control document (or other CBSA approved cargo document) by the party transporting the aircraft. Additional accounting or release documents will be required for permanent importation and for most temporary importations. For additional information on the accounting or release documentation for permanent importations, please see Memorandum D17-1-5, *Importing Commercial Goods*. For additional information on the accounting or release documentation for temporary importations, please see paragraphs 118 to 122 in this memorandum, and D8-1-1, *Temporary Importation (Tariff Item No. 9993.00.00) Regulations*.

113. The Itinerant carrier code "ITN-" may be used as the carrier code on the cargo control document, A8A(B), in these situations if the party transporting the aircraft transports aircraft for permanent and/or temporary importation less then five times within a calendar year. If the party transporting the aircraft transports aircraft for permanent and/or temporary importation five times or more within a calendar year, the transporter must apply for and obtain a CBSA carrier code for identification purposes. For additional information on carrier identification and how to apply for a carrier code, please see paragraphs one to nine in this memorandum and Memorandum D3-1-1.

114. If a CBSA approved broker/agent will be handling the release and accounting of the goods (corporate aircraft) on behalf of the importer, the broker's CBSA carrier identifier code may be used on the cargo control document.

115. The air waybill, A8A(B) or other approved cargo report is to be presented to the CBSA, along with any applicable release documentation, as outlined in the "General Reporting Guidelines and Procedures for ACI Exemptions" section of this memorandum, paragraphs 55 to 89.

Documentation requirements when the transporter is also the importer

116. When the party transporting the corporate or commercial aircraft is the importer of the aircraft, a cargo control document will not be required if the importer obtains release of, and accounts for, the goods (aircraft) by presenting a Form B 3-3, *Canada Customs Coding Form*, type C, cash accounting document at the initial CBSA office of report. This applies to permanently or temporarily imported commercial and corporate aircraft.

117. For conveyance reporting and advance notification of arrival requirements for empty aircraft being imported please see Memorandum D3-2-1.

Release/accounting documentation requirements for foreign aircraft temporarily imported

Aircraft for Repair

118. Aircraft may be temporarily imported into Canada for repair. "Repair" is defined as "a corrective maintenance activity, which may include replacing or re-fixing parts, in order to restore the article to its original operating condition."

119. All goods entering Canada, even those imported temporarily, are subject to duties and taxes (including the goods and services tax/harmonized sales tax (GST/HST)) on their full value, unless there is specific legislation in place that will entirely or partially relieve the importer of this obligation. In the case of aircraft temporarily imported for repair, the customs duties are relieved under tariff item No. 9993.00.00, and the goods qualify for full relief of the GST/HST under the provisions of paragraph 3*(d)* of the *Non-Taxable Imported Goods (GST/HST) Regulations*. For further information on temporarily importing goods under tariff item No. 9993.00.00 see Memorandum D8-1-1.

Aircraft for Alteration

120. For the purposes of a good imported temporarily for alteration, an "alteration" is defined as "a modification, other than a repair, which does not include an operation or process that either destroys the essential characteristics of a good or creates a new or commercially different good." Aircraft imported temporarily for alteration qualify for full relief of the GST/HST under the provisions of Item 16 of the Schedule to the *Temporary Importation (Excise Levies and Additional Duties) Regulations*. However, goods imported temporarily for alteration do not qualify under tariff item No. 9993.00.00. Importers who want to temporarily import goods for alteration should consider the CBSA's duty deferral and drawback programs (see Memorandum D7-4-1, *Duty Deferral Program* and D7-4-2, *Duty Drawback Program*).

Aircraft for Demonstration

121. As explained in Memorandum D8-1-9, *Imported Demonstration Aircraft Remission Order*, aircraft may be temporarily imported for demonstration purposes without the payment of the GST.

122. Aircraft imported for demonstration purposes are to be imported on Form E29B, *Temporary Admission Permit*. Any aircraft sold in Canada is to be formally accounted for immediately to cancel Form E29B. See Memorandum D8-1-9 for complete instructions.

ADDITIONAL INFORMATION AND GUIDELINES

123.The following guidelines and procedures apply to cargo – ACI reported and ACI exemptions.

Re-manifests

124. When an international air waybill or ACI electronic report ends at a point short of destination and the goods are transferred for shipping in bond, the goods must be re-manifested as outlined in Memorandum D3-1-1. The air carrier transferring the goods provides the secondary shipper with two copies (Long Room and CBSA Delivery Authority) of the cargo control document that clearly show the goods are "In Bond." If the initial air carrier will be moving the goods beyond the point of destination indicated on the air waybill or electronic ACI report; a cargo control document must be completed for this secondary movement and the cargo control document must clearly show that the goods are "In bond".

125. All copies of the cargo control document (IATA format air waybill) used to move in-bond goods that have entered the carrier's system in Canada by a highway, marine, rail, or freight forwarder for shipping to a further destination must have the words "In Bond" typed or clearly stamped in lettering not smaller than 1.2 cm (1/2 inch) in height. The documents are to be processed according to re-manifest procedures outlined in Memorandum D3-1-1. When in-bond goods are received from a freight forwarder for shipping to destination, the goods may move under the freight forwarder's cargo control document and responsibility. In this case, the air waybill must not be presented to the CBSA, as this creates duplicate manifests within the CBSA inventory system. The air waybill should be marked "Cargo covered by the freight forwarder's cargo control document. Do not manifest or report to the CBSA." The freight forwarder's document serves as notice of arrival to the importer or consignee. For further information concerning freight forwarder procedures, refer to Memorandum D3-3-1, *Forwarded and Consolidated Cargo – Import Movements.*

Air Shipments in Highway Service Between Canadian Airports

126. Post-audit air carriers may use the services of highway carriers for shipping air cargo between the initial Canadian airport of discharge and a second Canadian airport for CBSA clearance and release under the following conditions:

(a) the air carrier has filed a minimum of $25,000 security with the CBSA;

(b) the cargo is transported under the international air waybill to the destination airport indicated in the "Airport of Destination" field;

(c) the air carrier is responsible for the goods.

127. This procedure only applies to movements between two points in Canada.

Delivery Requirements and Transfers to Sufferance

128. Cargo arriving by air should be reported to a type AA or AH air sufferance warehouse.

129. Cargo may be transferred to another airline's sufferance warehouse when the cargo is for shipping by air to another CBSA office or for export.

130. Cargo may be transferred to a type CW air sufferance warehouse on either the original air cargo control document or on freight forwarder's housebills, provided the warehouse is licensed to receive the freight and the CBSA has been given the carrier authorization to move the goods. In both cases, the cargo control document must show the location of the cargo.

131. Cargo arriving by highway, rail, or marine service may be delivered directly to the airport provided:

(a) the cargo is to be shipped by air from the airport under an air cargo control document, or

(b) the cargo is to be exported by air from the airport under an air cargo control document where the cargo is to be delivered to a type AA, AH, or CW air sufferance warehouse that is licensed to receive the freight.

PENALTY INFORMATION

132. For more information on administrative penalties, please refer to Memorandum D22-1-1, *Administrative Monetary Penalty System (AMPS)*. Information on AMPS penalties is also available at on the CBSA web site.

133. Other administrative sanctions, such as the revocation of program privileges and penalties of other government departments, may also be applicable.

134. In some situations, failure to comply with the CBSA requirements outlined in the *Customs Act*, may result in the seizure and forfeiture of the goods and/or conveyance, and – in serious cases – criminal charges may be applicable.

ADDITIONAL INFORMATION

135. Please direct all correspondence to:

Carrier and Cargo Programs
Commercial Border Policy Division
Admissibility Branch
Canada Border Services Agency
150 Isabella Street, 4th floor,
Ottawa ON K1A 0L8

Fax: 613-957-9717

136. For more information on carrier and cargo programs, visit the CBSA Web site.

APPENDIX A

GLOSSARY OF TERMS

Words and terms used frequently in this memorandum are defined as follows:

Cargo Control Document (CCD) – a manifest or other control document that acts as the record of a shipment entering or exiting Canada e.g. air waybill, A8A(B)

Carrier Code Number – means the code number by which a carrier is identified in the CBSA cargo control system. (Numéro de code du transporteur)

Consolidation – a number of separate shipments grouped together by a consolidator or freight forwarder to form a single shipment, and shipped under one cargo control document. (Envoi groupé)

Deconsolidation – that process whereby a consolidated shipment is divided into individual shipments consigned to various consignees. (Envoi dégroupé)

Diversion – the rerouting of a shipment, prior to arrival at the destination CBSA office, sufferance warehouse or breakbulk facility indicated on the cargo control document, to a CBSA release point other than that shown on the cargo control document. (Déroutement)

In Transit – the movement of foreign goods through Canadian territory from a point outside Canada to another foreign point, as well as Canadian goods moving from a point in Canada, through the U.S.A. to another point in Canada. (En transit)

Re-manifest – is a new cargo control document, with a new cargo control number, that is presented to change a cargo control document that had previously been submitted to the CBSA. Re-manifests are generally presented to change destination office or carrier code. (Nouveau manifeste)

Split-shipment – portions of one shipment covered by one air waybill enter the country at different times. (Expédition fractionnée)

APPENDIX B

INSTRUCTIONS FOR COMPLETING THE IATA AIR WAYBILL

The following fields must be completed for CBSA use:

1. Airport of Departure – Indicate the IATA three- letter code of the airport of departure (or city when the airport is unknown).

2. Cargo Control Number – This number includes the carrier code and the cargo control number assigned from the carrier's air waybill series. A CBSA assigned carrier code is made up of four characters (one alpha, two digits, and a hyphen) or will be the same as the carrier's IATA prefix code if the CBSA was able to match the IATA accounting code when the CBSA carrier code was assigned. This cargo control number cannot be duplicated for a one-year period.

3. Shipper's Name and Address – Indicate the complete name and address of the person or company shipping the goods.

4. Consignee's Name and Address – Indicate the complete name and address of the person or company importing the goods.

5. Handling Information – For transborder air shipments entering Canada in the service of a highway carrier, indicate in the "Handling Information" field the U.S. point of exit, that is, the U.S. point at which, or nearest to which the land-surface carrier transporting the goods crosses the border of the U.S. into Canada.

6. Number of Pieces – Indicate the quantity of goods being imported. If a number of goods are being reported, the number of packages must be totalled. In the case of bulk loads, e.g., unpackaged meat or bolts, one unit load device (ULD) is acceptable as a piece count.

7. Gross Weight – Indicate the weight of the shipment in pounds or kilograms. Weight must be totalled.

8. Nature and Quantity of Goods (including dimensions or volume) – Give an accurate, concise description of the goods in common trade terms, and note any marks imprinted on the packages or goods. When goods are consigned to a freight forwarder, "freight of all kinds" or "general merchandise" may be inserted in this field.

Note: All copies must be clearly stamped "In Bond" in lettering not smaller than 1.2 cm (½ inch) in height by the transferring carrier or freight forwarder.

Note: When goods are consigned to a freight forwarder, the full details of each shipment (shipper, consignee, nature and quantity of goods) must be included on an attached list.

APPENDIX C

INSTRUCTIONS FOR COMPLETING THE IATA AIR EXPRESS WAYBILL

1. Cargo Control Number – This number consists of the CBSA assigned carrier code and the cargo control number assigned from the carrier's air waybill series. This cargo control number cannot be duplicated for a one-year period.

2. Shipper's Account Number – This field for use by the shipper is optional.

3. From Shipper (Name) – indicate the complete name and address of the person or company shipping the goods.

4. Consignee Account Number – This field for use by the carrier is optional.

5. To Consignee/Name/Company/Address – Indicate the complete name and address of the person or company importing the goods.

6. Location of Type of Service – In this box, the carrier may indicate the type of service and brand name or commercial description of the express products offered, and from which the shipper may select.

7. Handling Information – For transborder air shipments entering Canada in the service of a highway carrier, indicate in the "Special Handling" field the U.S. point of exit, that is, the U.S. point at which, or nearest to which the land surface carrier transporting the goods crosses the border of the U.S. into Canada.

8. Number of Pieces – Indicate the quantity of goods being imported. If a number of goods are being reported, the number of packages must be totalled.

9. Gross Weight – Indicate the weight of the shipment in pounds or kilograms. Weight must be totalled.

10. Full and Complete Description of Contents (including dimensions or volume) – Give an accurate, concise description of the goods in common trade terms, and note any marks imprinted on the packages or goods.

APPENDIX D

CALCULATION OF SECURITY IN THE AIR MODE

1. The classes of aircraft outlined in this memorandum reflect those specified in Section 2 of the *Air Transportation Regulations*. Although these classes only apply to aircraft operated by Canadian entities under the licence issued to them by the Canadian Transportation Agency (CTA), for CBSA security calculation purposes the classes apply to both Canadian and non-Canadian aircraft.

Passenger Aircraft

2. Passenger aircraft are categorized as "small, medium or large" as defined in the *Air Transportation Regulations* and based on the certified maximum passenger carrying capacity for that type and model of aircraft.

3. As defined in the *Air Transportation Regulations*:

"small aircraft" means an aircraft equipped for the carriage of passengers and having a certificated maximum carrying capacity of not more than 39 passengers;

"medium aircraft" means an aircraft equipped for the carriage of passengers and having a certificated maximum carrying capacity of more than 39 passengers but not more than 89 passengers; and,

"large aircraft" means an aircraft equipped for the carriage of passengers and having a certificated maximum carrying capacity of more than 89 passengers.

All-Cargo Aircraft

4. Aircraft equipped for "all-cargo" operations will, for the purpose of calculating security requirements as specified in this Memorandum, be categorized according to the aircraft's maximum certified take off weight (MCTOW). An aircraft with an MCTOW of 75,000 lbs. or less will be considered as being a "small or medium aircraft" and will be subject to a $10,000 per aircraft minimum (maximum $80,000 per fleet); whereas, an aircraft with an MCTOW of more than 75,000 lbs. will be considered as a "large aircraft" and will be subject to a $20,000 per aircraft minimum (maximum $80,000 per fleet).

5. As defined in the *Air Transportation Regulations*, "all-cargo aircraft" means an aircraft that is equipped for the carriage of goods only.

6. Security required ranges from a minimum of $10,000 per aircraft for small and medium aircraft, and a minimum of $20,000 per aircraft for large aircraft, with a maximum of $80,000 per fleet.

Note: A "fleet" consists of all aircraft owned, operated, or registered to the company, organization, or division indicated on the bond, and is not determined by the number of units intended to be used in the provision of the international service being offered.

7. For information regarding aircraft classes/groupings, licences and CTA charter flight notification, please contact the Canadian Transportation Agency at the address or telephone numbers listed below. For CTA licensing information, please see the Canadian Transportation Agency's Web site.

Secretary
Canadian Transportation Agency
Ottawa ON K1A 0N9

819-997-6359 (during regular business hours)
613-769-6274 (after regular business hours)

REFERENCES

ISSUING OFFICE –

Carrier and Cargo Programs Section

HEADQUARTERS FILE –

7705-2

LEGISLATIVE REFERENCES –

Customs Act
Air Transportation Regulations
Non-Taxable Imported Goods (GST/HST) Regulations
Reporting of Imported Goods Regulations
Temporary Importation (Excise Levies and Additional Duties) Regulations

OTHER REFERENCES –

D1-2-1, D3-1-1, D3-1-7, D3-1-8, D3-2-1, D3-3-1, D3-4-2, D5-1-1, D7-4-1, D7-4-2, D8-1-1, D8-1-9, D8-2-5, D8-2-16, D17-1-2, D17-1-5, D22-1-1
ACI Air Client Document

SUPERSEDED MEMORANDA "D" –

D3-2-2, May 12, 2000 and
D3-2-3, March 21, 2000

Services provided by the Canada Border Services Agency are available in both official languages.

Printed in Canada

RÉFÉRENCES

BUREAU DE DIFFUSION –

Section des programmes visant les transporteurs et le fret

DOSSIER DE L'ADMINISTRATION CENTRALE –

7705-2

RÉFÉRENCES LÉGALES –

Loi sur les douanes
Règlement sur les transports aériens
Règlement sur les produits importés non taxables (TPS/TVH)
Règlement sur la déclaration des marchandises importées
Règlement sur l'importation temporaire (prélèvement d'accise et droits supplémentaires)

AUTRES RÉFÉRENCES –

D1-2-1, D3-1-1, D3-1-7, D3-1-8, D3-2-1, D3-3-1, D3-4-2, D5-1-1, D7-4-1, D7-4-2, D8-1-1, D8-1-9, D8-2-5, D8-2-16, D17-1-2, D17-1-5, D22-1-1
Document à l'intention des clients – IPEC-Air

CECI ANNULE LES MÉMORANDUMS « D » –

D3-2-2, 12 mai 2000 et
D3-2-3, 21 mars 2000

Les services fournis par l'Agence des services frontaliers du Canada sont offerts dans les deux langues officielles.

Imprimé au Canada

ANNEXE D

CALCUL DU MONTANT DE LA GARANTIE DANS LE MODE AÉRIEN

1. Les catégories d'aéronefs mentionnées dans le présent mémorandum correspondent à celles dont fait état l'article 2 du *Règlement sur les transports aériens*. Bien que ces catégories ne s'appliquent qu'aux aéronefs exploités par des entités canadiennes en vertu d'une licence délivrée par l'Office des transports du Canada (OTC), aux fins du calcul du montant de la garantie à présenter à l'ASFC, elles s'appliquent à la fois aux aéronefs canadiens et non canadiens.

Aéronef de passagers

2. Les aéronefs de passagers sont classés dans les catégories « petit, moyen ou gros » au sens du *Règlement sur les transports aériens*, selon le nombre maximum de passagers autorisés pour ce type et modèle d'aéronef.

3. Définition selon le *Règlement sur les transports aériens* :

« petit aéronef » aéronef équipé pour le transport de passagers et ayant une capacité maximale certifiée d'au plus 39 passagers.

« aéronef moyen » aéronef équipé pour le transport de passagers et ayant une capacité maximale certifiée de plus de 39 passagers sans dépasser 89 passagers.

« gros aéronef » aéronef équipé pour le transport de passagers et ayant une capacité maximale certifiée de plus de 89 passagers.

Aéronefs tout-cargo

4. Les aéronefs équipés pour les opérations « tout-cargo » sont, aux fins de calcul du montant de la garantie requise, d'après les exigences énoncées dans le présent mémorandum, catégorisés en fonction de la MMHD de l'aéronef. Les aéronefs ayant une MMHD de 75 000 livres ou moins sont considérés comme des « aéronefs petits ou moyens » et nécessitent une garantie minimale de 10 000 $ par aéronef (maximum de 80 000 $ par flotte) alors que les aéronefs ayant une MMHD de plus de 75 000 livres sont considérés comme des « gros aéronefs » et nécessitent à une garantie minimale de 20 000 $ par aéronef (maximum de 80 000 par flotte).

5. Selon le *Règlement sur les transports aériens*, « aéronef tout-cargo » s'entend d'un aéronef équipé exclusivement pour le transport de marchandises.

6. La garantie requise va d'un minimum de 10 000 $ par aéronef dans le cas des aéronefs petits et moyens et d'un minimum de 20 000 $ par aéronef dans celui des gros aéronefs, jusqu'à un maximum de 80 000 $ par flotte.

Note : Une « flotte » est formée de tous les aéronefs appartenant à la société, à l'organisation ou à la division indiquée sur le cautionnement, exploités par celle-ci ou enregistrés en son nom et n'est pas déterminée par le nombre d'unités devant être utilisées durant la prestation du service international offert.

7. Pour des renseignements sur les catégories/groupes d'aéronefs, les licences et la notification du vol nolisé de l'OTC, veuillez communiquer avec l'Office des transports du Canada à l'adresse ou au numéro de téléphone figurant ci-dessous. Pour des renseignements sur les licences de l'OTC, veuillez consulter le site Web de l'Office des transports du Canada.

Secrétaire
Office des transports du Canada
Ottawa ON K1A 0N9

819-997-6359 (pendant les heures normales d'ouverture)
613-769-6274 (après les heures normales d'ouverture

ANNEXE C

COMMENT REMPLIR LE CONNAISSEMENT EXPRESS AÉRIEN IATA

1. Numéro de contrôle du fret – Ce numéro se compose du code de transporteur attribué par l'ASFC et du numéro de contrôle du fret provenant de la série des connaissements aériens du transporteur. Ce numéro de contrôle du fret ne peut être utilisé de nouveau pendant une période d'un an.

2. Numéro de compte de l'expéditeur – Cette zone réservée à l'expéditeur est facultative.

3. De l'expéditeur (nom) – Indiquer le nom et l'adresse au complet de la personne ou de la société qui expédie des marchandises.

4. Numéro de compte du destinataire – Cette zone réservée au transporteur est facultative.

5. Au destinataire/nom/société/adresse – Indiquer le nom et l'adresse au complet de la personne ou de la société qui importe les marchandises.

6. Lieu du type de service – Dans cette zone, le transporteur peut indiquer le genre de service et la marque de commerce ou la description commerciale des services express offerts et parmi lesquels l'expéditeur peut choisir.

7. Renseignements sur le traitement de l'expédition – Pour les expéditions aériennes frontalières entrant au Canada grâce aux services d'un transporteur routier, indiquer dans la zone « Traitement spécial » le point de sortie aux États-Unis, c'est-à-dire le point aux États-Unis ou l'endroit le plus proche où le transporteur de surface réel des marchandises franchit la frontière et entre au Canada.

8. Nombre de pièces – Indiquer la quantité de marchandises importées. Si un certain nombre de marchandises est déclaré, le nombre de colis doit être totalisé.

9. Poids brut – Indiquer le poids de l'expédition en livres ou en kilos. Le poids doit être totalisé.

10. Description complète du contenu (y compris les dimensions ou le volume) – Donner une description exacte et concise des marchandises en termes commerciaux courants et mentionner toutes marques imprimées sur les colis ou les marchandises.

ANNEXE B

COMMENT REMPLIR LE CONNAISSEMENT AÉRIEN IATA

Les zones suivantes doivent être remplies aux fins de l'ASFC :

1. Aéroport de départ – Indiquer le code IATA de trois lettres de l'aéroport de départ (ou de la ville si l'aéroport n'est pas connu).

2. Numéro de contrôle du fret – Ce numéro comprend le code du transporteur et le numéro de contrôle du fret provenant de la série des connaissements aériens du transporteur. Un code de transporteur attribué par l'ASFC se compose de quatre caractères (une lettre, deux chiffres et un trait d'union) ou est le même que le code préfixe IATA du transporteur si l'ASFC a pu le faire concorder avec le code de déclaration en détail IATA lorsque le code de transporteur a été attribué par l'ASFC. Ce numéro de contrôle du fret ne peut être utilisé de nouveau avant un an.

3. Nom et adresse de l'expéditeur – Indiquer le nom et l'adresse au complet de la personne ou de la société expédiant les marchandises.

4. Nom et adresse du destinataire – Indiquer le nom et l'adresse au complet de la personne ou de la société important des marchandises.

5. Renseignements sur le traitement de l'expédition – Pour les expéditions aériennes transfrontalières entrant au Canada grâce aux services d'un transporteur routier, indiquer dans la zone « Renseignements pour le traitement de l'expédition » le point de sortie aux États-Unis, c'est-à-dire le point aux États-Unis ou l'endroit le plus proche de ce point où le transporteur de surface réel des marchandises franchit la frontière et entre au Canada.

6. Nombre de pièces – Indiquer la quantité de marchandises importées. Si un certain nombre de marchandises est déclaré, le nombre de colis doit être totalisé. En cas de chargement en vrac, par exemple de la viande ou des boulons non emballés, une unité de chargement (UC) peut être acceptée comme nombre de pièces.

7. Poids brut – Indiquer le poids de l'expédition en livres ou en kilos. Le poids doit être totalisé.

8. Nature et quantité des marchandises (y compris les dimensions ou le volume) – Donner une description exacte et concise des marchandises en termes commerciaux courants et mentionner toutes marques imprimées sur les colis ou les marchandises. Lorsque les marchandises sont destinées à un transitaire, la mention « fret de tout genre » ou « marchandise générale » peut être inscrite dans cette zone.

Note : Tous les exemplaires doivent être clairement revêtus du timbre « en douane », en lettres d'au moins 1,2 cm (½ pouce) de hauteur, par le transporteur faisant le transfert ou le transitaire.

Note : Lorsque les marchandises sont destinées à un transitaire, tous les détails sur chaque expédition (expéditeur, destinataire, nature et quantité des marchandises) doivent être inclus dans une liste jointe.

ANNEXE A

GLOSSAIRE

Les termes employés fréquemment dans le présent mémorandum sont définis ci-dessous.

Document de contrôle du fret (DCF) – un manifeste ou tout autre document de contrôle qui sert à enregistrer une expédition entrant au Canada ou en sortant, par exemple une feuille de route aérienne, un formulaire A8A(B). (Cargo control document)

Code de transporteur - s'entend du numéro par lequel un transporteur est identifié dans le système de contrôle du fret de l'ASFC. (Carrier Code Number)

Groupement - un certain nombre d'expéditions distinctes groupées par un groupeur ou un transitaire de manière à former une seule expédition et expédiées au moyen d'un seul document de contrôle du fret. (Consolidation)

Dégroupement - le processus par lequel une expédition groupée est divisée en expéditions distinctes ayant divers destinataires (Deconsolidation)

Déroutement – le réacheminement d'une expédition avant son arrivée au bureau de destination de l'ASFC, à l'entrepôt d'attente ou à l'installation de rupture de charge indiqué sur le document de contrôle du fret, vers un point de mainlevée de l'ASFC autre que celui figurant sur le document du contrôle du fret. (Diversion)

En transit - le mouvement de marchandises étrangères sur le territoire canadien depuis un point à l'extérieur du Canada jusqu'à un autre point à l'extérieur du Canada, ainsi que de marchandises canadiennes se déplaçant depuis un point au Canada, via les États-Unis, jusqu'à un autre point au Canada. (In Transit)

Nouveau document de contrôle du fret – un nouveau document de contrôle du fret ayant un nouveau numéro de contrôle du fret et présenté pour modifier un document de contrôle du fret qui a déjà été soumis à l'ASFC. Un nouveau document de contrôle du fret est généralement présenté dans le but de changer le bureau de destination ou le code de transporteur. (Re-manifest)

Expédition fractionnée – parties d'une expédition qui est visée par une feuille de route aérienne et entrant au pays à des moments différents. (Split-shipment)

RENSEIGNEMENTS SUR LES SANCTIONS

132. Pour plus de renseignements sur les sanctions administratives, veuillez consulter le Mémorandum D22-1-1, *Régime de sanctions administratives pécuniaires (RSAP)*. Des renseignements sur les sanctions RSAP sont aussi disponibles sur le site Web de l'ASFC.

133. D'autres sanctions administratives, telles l'annulation des privilèges accordés par les programmes et les sanctions d'autres ministères gouvernementaux, peuvent aussi s'appliquer.

134. Dans certaines situations, le non-respect des exigences de l'ASFC dont fait état la *Loi sur les douanes* peut entraîner la saisie et la confiscation des marchandises et(ou) du moyen de transport et, dans les cas graves, des accusations au criminel peuvent être portées.

RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES

135. Veuillez adresser toute correspondance à :

Programmes visant les transporteurs et le fret
Division de la politique frontalière pour le secteur commercial
Direction générale de l'admissibilité
Agence des services frontaliers du Canada
150, rue Isabella, 4e étage
Ottawa ON K1A 0L8

Télécopieur : 613-957-9717

136. Pour de plus amples renseignements sur les programmes visant les transporteurs et le fret, visitez le.site Internet de l'ASFC

RENSEIGNEMENTS ET LIGNES DIRECTRICES SUPPLÉMENTAIRES

123. Les lignes directrices et procédures ci-dessous s'appliquent au fret déclaré par IPEC et aux dispenses de l'IPEC.

Nouveaux documents de contrôle de fret

124. Lorsqu'une feuille de route aérienne internationale ou une présentation électronique par IPEC se termine en-deçà de la destination finale et que les marchandises sont transférées pour être expédiées en douane, elles doivent faire l'objet d'un nouveau document de contrôle du fret de la façon décrite dans le Mémorandum D3-1-1. Le transporteur aérien qui transfère les marchandises fournit à l'expéditeur secondaire deux exemplaires (salle des comptoirs et autorisation de livraison de l'ASFC) du document de contrôle du fret qui indique clairement que les marchandises sont « en douane ». Si le transporteur aérien initial véhiculera les marchandises au-delà du point de destination mentionné sur le connaissement aérien ou la déclaration électronique par IPEC, un document du contrôle du fret doit être rempli pour ce mouvement secondaire et le document de contrôle du fret doit indiquer clairement que les marchandises sont « en douane ».

125. Tous les exemplaires du document de contrôle du fret (connaissement aérien dans le format IATA) servant à véhiculer des marchandises en douane qui sont entrées dans le réseau du transporteur au Canada par mode routier, maritime ou ferroviaire ou par les services d'un transitaire pour être expédiées jusqu'à une autre destination doivent porter la mention « En douane » dactylographiés ou clairement étampés en lettres d'une hauteur minimale de 1,2 cm (1/2 pouce). Les documents doivent être traités conformément aux procédures afférentes aux nouveaux manifestes énoncées dans le Mémorandum D3-1-1. Lorsque des marchandises en douane sont reçues d'un transitaire pour être expédiées jusqu'à destination, elles peuvent être acheminées au moyen du document de contrôle du fret du transitaire et il en demeure responsable. En pareil cas, la feuille de route aérienne ne doit pas être présentée à l'ASFC car cela créerait des documents de contrôle de fret en double dans son système d'inventaire. La feuille de route aérienne doit porter les mots « Fret visé par le document de contrôle du fret du transitaire. Ne pas consigner sur un document de contrôle de fret ou déclarer à l'ASFC ». Le document du transitaire sert d'avis d'arrivée à l'importateur ou un destinataire. Pour de plus amples renseignements sur les procédures relatives aux transitaires, se reporter au Mémorandum D3-3-1, *Transport du fret expédié et groupé – Importations.*

Expéditions aériennes par mode routier entre des aéroports au Canada

126. Les transporteurs assujettis à la postvérification peuvent avoir recours aux services de transporteurs routiers pour expédier du fret aérien entre l'aéroport initial de déchargement au Canada et un autre aéroport au Canada aux fins de mainlevée ou dédouanement auprès de l'ASFC et de sa mainlevée par celle-ci dans les circonstances suivantes :

a) le transporteur aérien doit avoir présenté une garantie minimale de 25 000 $ à l'ASFC;

b) le fret doit être transporté au moyen du connaissement aérien international jusqu'à l'aéroport de destination indiqué dans la zone « Aéroport de destination »;

c) le transporteur aérien doit être responsable des marchandises.

127. Cette procédure s'applique aux mouvements entre deux points au Canada.

Modalités de la livraison et transferts à un entrepôt d'attente

128. Le fret arrivant par voie aérienne doit être déclaré dans un entrepôt d'attente aérien de type AA ou AH.

129. Le fret peut être transféré à l'entrepôt d'attente d'une autre compagnie aérienne lorsqu'il doit être expédié par voie aérienne à un autre bureau de l'ASFC ou en vue de son exportation.

130. Le fret peut être transféré à un entrepôt d'attente aérien du type CW au moyen du document de contrôle du fret aérien original ou des papiers creux du transitaire, à la condition que l'entrepôt soit titulaire d'un agrément l'autorisant à recevoir le fret. Dans les deux cas, le document de contrôle du fret doit mentionner le lieu où se trouve le fret.

131. Le fret arrivant par mode routier, ferroviaire ou maritime peut être livré directement à l'aéroport à condition que :

a) le fret est acheminé par voie aérienne à partir de l'aéroport au moyen d'un document de contrôle du fret aérien ou;

b) le fret doit être exporté par la voie aérienne de l'aéroport au moyen d'un document de contrôle du fret aérien lorsque le fret doit être livré à un entrepôt d'attente aérien de type AA, AH ou CW dont l'agrément l'autorise à recevoir le fret.

mainlevée. Pour plus de renseignements sur les documents de déclaration en détail ou de mainlevée des importations permanentes, voir le Mémorandum D17-1-5, *Importation de marchandises commerciales*. Pour des renseignements supplémentaires sur les documents de déclaration en détail ou de mainlevée des importations temporaires, voir les paragraphes 118 à 122 du présent mémorandum et le Mémorandum D8-1-1, *Règlements sur l'importation temporaire de marchandises – numéro tarifaire 9993.00.00.*

113. Le code « ITN- » pour transporteurs occasionnels peut être utilisé comme code du transporteur sur le document de contrôle du fret A8A(B) dans de telles situations si le transporteur transporte des aéronefs pour importation permanente et/ou temporaire moins de cinq fois par année. Si elle le fait plus de cinq fois par année, elle doit demander et obtenir un code de transporteur de l'ASFC à des fins d'identification. Pour de plus amples renseignements sur l'identification des transporteurs et la façon de demander un code de transporteur, voir les paragraphes 1 à 9 du présent mémorandum et le Mémorandum D3-1-1.

114. Si un courtier/mandataire agréé par l'ASFC s'occupe de la mainlevée et de la déclaration en détail des marchandises (aéronef d'entreprise) au nom de l'importateur, le code de transporteur de l'ASFC du courtier peut servir sur le document de contrôle du fret.

115. Le connaissement aérien, le formulaire A8A(B) ou toute autre déclaration de fret agréé doit être présenté à l'ASFC avec tous les documents de mainlevée applicables, de la façon décrite dans la section « Lignes directriceset procédures générales relatives à la déclaration pour le fret exempté de l'IPEC » du présent mémorandum, paragraphes 55 à 89.

Documents requis lorsque le transporteur est aussi l'importateur

116. Lorsque la partie transportant l'aéronef d'entreprise ou l'aéronef commercial est l'importateur de l'aéronef, un document de contrôle du fret n'est pas nécessaire si l'importateur obtient la mainlevée et fait la déclaration en détail des marchandises (aéronef) en présentant un formulaire B 3-3, *Douanes Canada, Formule de codage*, de type C, en tant que document de déclaration en détail au comptant, dans le bureau de déclaration initial de l'ASFC. Cela s'applique aux aéronefs commerciaux et aux aéronefs d'entreprise importés temporairement ou en permanence.

117. Le Mémorandum D3-2-1 énonce les exigences relatives à la déclaration du moyen de transport et à l'avis préalable d'arrivée pour les aéronefs vides.

Documents de mainlevée/déclaration en détail que nécessite l'importation temporaire d'aéronefs étrangers

Aéronefs devant être réparés

118. Un aéronef peut être importé temporairement au Canada à des fins de réparations. « Réparations » s'entend d'un travail d'entretien correctif qui peut comprendre le remplacement ou la réfection de pièces afin de redonner à l'article son état de fonctionnement original.

119. Toutes les marchandises qui entrent au Canada, même celles qui sont importées temporairement, sont assujetties aux droits et taxes (incluant la taxe sur les produits et services/taxe de vente harmonisée (TPS/TVH)) sur leur valeur totale, à moins qu'il y ait une disposition spécifique en place qui va affranchir complètement ou en partie l'importateur de cette obligation. Dans le cas des aéronefs importés temporairement à des fins de réparations, les droits de douanes sont exemptés en vertu du numéro tarifaire 9993.00.00 et les marchandises sont admissibles à une exonération intégrale de la TPS/TVH en vertu des dispositions de l'alinéa 3*d)* du *Règlement sur les produits importés non taxables (TPS/TVH).* Pour obtenir plus de renseignements, incluant les exigences documentaires, quant à l'importation temporaire des marchandises en vertu du numéro tarifaire 9993.00.00, veuillez consulter le Mémorandum D8-1-1.

Aéronefs devant être modifiés

120. En ce qui concerne les marchandises importées temporairement pour modifications, une « modification s'entend d'une transformation, autre qu'une réparation, qui n'inclut pas une opération ou un processus qui détruit les caractéristiques essentielles d'un produit ou crée un produit nouveau ou commercialement distinct.» Les aéronefs qui ont été temporairement importés à des fins de modification, répondent à la définition de l'article 16 de l'annexe du *Règlement sur l'importation temporaire de marchandises (prélèvement d'accise et droits supplémentaire).* Toutefois, les marchandises importées temporairement pour des raisons de modifications ne sont pas admissibles en vertu du numéro tarifaire 9993.00.00. Les importateurs qui souhaitent importer de façon temporaire des marchandises à des fins de modification, devraient tenir compte des Programmes de report des droits et de drawback (veuillez consulter le Mémorandum D7-4-1, *Programme de report des droits* et le D7-4-2, *Programme de Drawback*).

Aéronef à des fins de démonstration

121. Comme il est expliqué dans le Mémorandum D8-1-9, *Décret de remise visant les aéronefs de démonstration importés*, des aéronefs peuvent être importés temporairement à des fins de démonstration sans payer la TPS.

122. Les aéronefs importés à des fins de démonstration doivent être importés au moyen d'un formulaire E29B, *Permis d'admission temporaire*. Tout aéronef vendu au Canada doit être déclaré en détail officiellement immédiatement afin d'annuler le formulaire E29B. Voir le Mémorandum D8-1-9 qui renferme des instructions complètes à cet égard.

une infraction au niveau du fret vise le transporteur aérien principal.

102. Les expéditions aériennes en transit qui se dirigent vers un tiers pays peuvent être véhiculées par transporteur routier jusqu'à un aéroport au Canada aux fins d'exportation, à condition que :

a) les marchandises soient déclarées à la frontière par le transporteur routier,

b) la déclaration revête la forme d'un seul exemplaire de chaque connaissement aérien,

c) pour les politiques et les procédures relatives à la partie « exportation » du mouvement en transit par mode routier des expéditions aériennes, consultez le Mémorandum D3-1-8, *Transport du fret – Exportations*.

103. Aucun acquittement officiel n'est nécessaire pour ces déclarations de fret en transit à des fins d'exportation car il y a des vérifications faites au moyen des dossiers du transporteur.

104. Les transporteurs aériens qui ne respectent pas les exigences ci-dessus verront leurs privilèges de substitution par mode routier annulés et leurs expéditions seront traitées comme des mouvements routiers ordinaires.

105. Le Mémorandum D3-4-2, *Transport du fret par grand-route – Importations* renferme les exigences ayant trait au scellement des véhicules; ces exigences pour le fret aérien véhiculé par un transporteur routier sont fondées sur le statut du transporteur aérien. Lorsque du fret routier et du fret aérien sont transportés dans un même véhicule, tout le fret routier doit être déclaré et traité de la façon indiquée dans le Mémorandum D3-4-2.

Service de petits colis et fret relevant du programme des EFV par messageries

106. Un certain nombre de compagnies aériennes faisant des vols transfrontaliers jusqu'aux aéroports du Canada ont des procédures spéciales pour l'acheminement rapide des petits colis contenant des marchandises requises d'urgence. Il s'agit d'un service à tarif élevé, normalement utilisé pour le transport des bandes magnétoscopiques, des imprimés d'ordinateur, de la correspondance commerciale, des états financiers, des supports de nouvelles, des films, etc. Pour de plus amples renseignements sur les modalités du dédouanement de ce type d'expédition, veuillez consulter le Mémorandum D8-2-16, *Décret de remise visant les importations par messager*.

107. Bien que la procédure ait été conçue par les transporteurs pour faciliter l'acheminement de petites expéditions simples, divers services de messageries utilisent le système pour transporter plusieurs petites expéditions contenues dans un colis et inscrites sur un seul connaissement aérien. Ces cas sont considérés comme des envois groupés et le service de messageries en question doit ventiler les marchandises sur un Formulaire A10, *Résumé de contrôle du fret*, sur une feuille de décomposition agréée si l'expédition entre dans le champ d'application du Mémorandum D8-2-16, ou sur une liste de fret/mainlevée pour les participants au Programme des expéditions de faible valeur par messageries. Le Mémorandum D17-1-2, *Déclaration et déclaration en détail des marchandises commerciales de faible valeur (moins de 1 600 $CAN)* et le document intitulé *Processus de dédouanement par feuille de décomposition*, ainsi que le Mémorandum D8-2-16 renferment de plus amples renseignements à ce sujet. Le Mémorandum D3-1-1 contient des précisions supplémentaires sur le formulaire A10.

108. Les colis expédiés par messageries et transportés en douane aux termes de dispositions d'affrètement exclusives peuvent être livrés directement à l'entrepôt d'attente du service de messageries ou à son mandataire par contrat à l'aéroport de destination.

Aéronef vide – lorsque l'aéronef constitue le fret

Modalités de la déclaration

109. Les aéronefs vides sont dispensés de la présentation électronique par IPEC. Veuillez consulter le Mémorandum D3-2-1 pour les modalités de la déclaration et de la présentation des moyens de transport.

Documents que nécessite la déclaration des aéronefs commerciaux importés

110. Tous les aéronefs vides qui sont importés, temporairement ou en permanence, doivent être déclarés sur un document de contrôle du fret que l'ASFC a agréé, par la partie transportant l'aéronef, à l'aéroport d'arrivée.

Aéronefs commerciaux

111. Les transporteurs aériens commerciaux déclarent généralement les aéronefs commerciaux importés sur un connaissement aérien IATA, un document de contrôle du fret de l'ASFC, un formulaire A8A(B) ou un document de rechange approuvé. Si l'importation est de nature temporaire, par exemple un aéronef importé à des fins de démonstration, de réparation ou de modification, le transporteur aérien commercial doit alors l'indiquer clairement dans la section de description du fret. La longueur prévue de l'importation temporaire devrait aussi être mentionnée dans cette section, par exemple : « aéronef importé temporairement aux fins de démonstration jusqu'à (indiquer la date) ».

Aéronefs d'entreprise

112. Les aéronefs d'entreprise importés, en permanence ou temporairement, sont généralement déclarés sur un document de contrôle du fret A8A(B) (ou un autre document que l'ASFC a agréé) par la partie qui transporte l'aéronef. L'importation permanente et la plupart des importations temporaires de tels aéronefs exigent des documents supplémentaires de déclaration en détail ou de

la zone de désignation du fret, qu'il s'agit de courrier diplomatique. Seulement les personnes autorisées à ramasser le courrier diplomatique pourront retirer du courrier diplomatique du contrôle de l'ASFC. L'ASFC, à chaque aéroport traitant à son arrivée le courrier diplomatique, doit dresser une liste des parties ou des personnes autorisées à ramasser le courrier diplomatique. Les consulats ou les ambassades doivent s'assurer que tout changement dans la liste est communiqué en temps opportun à l'aéroport d'entrée ou à une personne-ressource compétente dans le secteur de programme régional.

Marchandises militaires dans des aéronefs appartenant aux forces armées ou nolisées par celles-ci

94. Les marchandises militaires arrivant par aéronef appartenant aux forces armées ou nolisées par celles-ci sont déclarées sur un connaissement aérien ou tout autre DCF acceptable à l'aéroport d'arrivée au Canada.

95. Les marchandises militaires arrivant à bord d'un aéronef n'appartenant pas aux forces armées ou non loué par celles-ci doivent être transmisses électroniquement conformément aux lignes directrices sur la déclaration par IPEC décrites dans le présent mémorandum.

Marchandises commerciales transportées par un passager dans ses propres bagages

96. Les marchandises commerciales transportées par un passager dans ses propres bagages à bord d'un aéronef commercial de passagers doivent être déclarées par le passager sur le formulaire E311, *Carte de déclaration ASFC.*

97. Un document de contrôle du fret ou une transmission EDI concernant le fret n'est pas requis si une expédition est transportée par l'importateur dans ses propres bagages à bord d'un vol commercial de passager, si l'expédition est déclarée en détail au bureau de déclaration initial de l'ASFC à l'aide d'un formulaire B3, *Douanes Canada, Formule de codage*, type C, et si les droits et les taxes applicables sont payés.

98. Si le B3 est présenté par un courtier/mandataire au nom de l'importateur au moment de l'arrivée au bureau de déclaration initial de l'ASFC, un document de contrôle du fret pourrait être nécessaire. Si un document de contrôle du fret est nécessaire, le code de transporteur/d'identification du courtier/mandataire est le code de transporteur qui doit être cité sur le document de contrôle du fret si l'importateur n'a pas son propre code d'identification de transporteur.

Expéditions aériennes transfrontalières transportées par la route (Expéditions aériennes par camion)

99. Les transporteurs cautionnés ou assujettis à la postvérification qui fournissent un service aérien international pour le transport du fret peuvent utiliser les services d'un transporteur routier (transporteur secondaire) pour transporter du fret aérien jusqu'au Canada. Le transporteur routier n'a pas besoin d'une lettre d'autorisation du transporteur aérien cautionné ou assujetti à la postvérification afin de déplacer les marchandises au moyen des documents du transporteur aérien cautionné ou assujetti à la postvérification.

100. Les procédures ci-dessous s'appliquent lorsque du fret aérien est transporté par mode routier au Canada :

a) Le transporteur routier qui a passé un contrat avec le transporteur aérien déclare les marchandises à l'ASFC à la frontière terrestre au nom du transporteur aérien en présentant le connaissement aérien dûment rempli du transporteur cautionné ou assujetti à la postvérification, qui sert de déclaration des marchandises à l'ASFC par le transporteur aérien. Si des expéditions groupées sont présentées – destinées à un dégroupeur ou à un transitaire, une feuille complémentaire doit être annexée et renfermer les détails nécessaires sur chaque expédition dans l'expédition groupée (les mêmes renseignements qui doivent figurer sur un document de contrôle du fret), notamment l'expéditeur réel, le destinataire ultime, le poids, le nombre de pièces et une description complète des marchandises.

b) Le numéro de contrôle du fret sur le connaissement aérien doit comprendre le code de transporteur du transporteur aérien, non celui du transporteur routier, et le connaissement aérien doit mentionner l'aéroport au Canada comme aéroport de destination ultime.

c) Les marchandises doivent être livrées à un entrepôt d'attente aérien de type AA ou AH, titulaire d'un agrément pour recevoir du fret aérien.

d) Le transporteur routier ou aérien ne doit pas déclarer de nouveau les marchandises à l'ASFC à l'aéroport de destination car cela créerait des déclarations de fret en double dans le système d'inventaire de l'ASFC.

e) L'agent des services frontaliers à la frontière terrestre conserve les exemplaires de la poste et de la gare du connaissement aérien comme preuve de déclaration.

f) Le transporteur routier fournit les exemplaires de la salle des comptoirs et d'autorisation de livraison de l'ASFC du connaissement aérien à l'importateur ou au mandataire de l'importateur qui les présentera à l'ASFC avec le ou les documents de mainlevée à l'aéroport de mainlevée. Un exemplaire (exploitant d'entrepôt) est remis à l'exploitant d'entrepôt comme exemplaire de contrôle du stock.

101. Le transporteur aérien assume l'entière responsabilité des marchandises. Toute note circulante ou sanction pour

l'ASFC et au dégroupeur. Le timbre « Expédition fractionnée » identifiant la partie de l'expédition qui est arrivée et indiquent le nombre de pièces reçues doit être rempli sur le connaissement aérien. Les exemplaires de la salle des comptoirs et d'autorisation de livraison de l'ASFC des déclarations de fret secondaires déjà remplies et conservées dans le dossier ouvert du dégroupeur sont maintenant donnés à l'importateur ou à son mandataire qui les présentera à l'ASFC avec le ou les documents de mainlevée pour cette partie de l'expédition.

88. Bien que des déclarations de fret secondaires soient nécessaires pour toute la quantité de l'expédition, le dégroupeur n'est responsable que de la quantité mentionnée dans le timbre « Expédition fractionnée ». Si les marchandises non visées par le timbre « Expédition fractionnée » ne peuvent être produites ou déclarées en détail, le transporteur aérien est responsable de ce manquant.

89. Les expéditions fractionnées destinées à un importateur sont traitées comme suit :

a) lorsque la partie initiale de l'expédition arrive, le transporteur aérien faisant la déclaration remplit le connaissement aérien. La quantité globale de l'expédition est indiquée dans la case «Nombre de colis». Tous les exemplaires du connaissement aérien doivent être étampés « Expédition fractionnée » rempli qui doit indiquer «1re partie – X pièces» pour identifier la partie de l'expédition déclarée et le nombre de pièces reçues,

b) le transporteur aérien faisant la déclaration doit remettre un exemplaire du connaissement aérien (poste) à l'ASFC et deux exemplaires de celui-ci (salle des comptoirs et autorisation de livraison de l'ASFC) à l'importateur qui devra les présenter à l'ASFC avec le ou les documents de mainlevée,

c) l'importateur peut obtenir la mainlevée des parties de l'expédition à mesure qu'elles arrivent ou il peut attendre jusqu'à ce que toutes les parties de l'expédition soient arrivées avant d'en obtenir la mainlevée de l'ASFC,

d) pour obtenir la mainlevée de toute l'expédition d'un seul coup, l'importateur doit présenter tous les exemplaires du connaissement aérien original (salle des comptoirs et autorisation de livraison de l'ASFC) avec le ou les documents de mainlevée visant toute l'expédition,

e) pour obtenir la mainlevée d'une partie de l'expédition lorsqu'elle arrive, l'importateur doit présenter deux exemplaires (salle des comptoirs et autorisation de livraison de l'ASFC) du connaissement aérien original avec le ou les documents de mainlevée à l'ASFC. Tous les exemplaires doivent être étampés avec la mention « Expédition fractionnée » remplie qui doit identifier la partie de l'expédition déclarée et le nombre de pièces reçues. Bien que la mainlevée de seulement une partie de l'expédition soit accordée, les droits et les taxes sur toute l'expédition doivent être acquittées par l'importateur,

f) lorsque le reste des parties de l'expédition arrivent, le transporteur aérien faisant la déclaration doit remettre un exemplaire du connaissement aérien original (poste) à l'ASFC et deux exemplaires de celui-ci (salle des comptoirs et autorisation de livraison de l'ASFC) à l'importateur qui les présentera avec le ou les documents de mainlevée à l'ASFC. Tous les exemplaires doivent être étampés avec la mention « Expédition fractionnée » rempli qui doit identifier la partie de l'expédition déclarée et le nombre de pièces reçues. La mainlevée des autres parties de l'expédition doit être accordée conformément aux procédures de mainlevée des marchandises expédiées en moins, énoncées dans le Mémorandum D17-1-5, *Importation de marchandises commerciales*.

LIGNES DIRECTRICES PARTICULIÈRES AYANT TRAIT AUX DISPENSES DE PRÉSENSTATION PRÉALABLE DE L'IPEC

Expéditions PAD

90. Les transporteurs PAD trouveront dans le Mémorandum D3-1-7, *Programme d'autocotisation des douanes (PAD) pour les transporteurs*, des précisions sur les lignes directrices et les procédures relatives à ce programme.

Courrier

91. Les transporteurs qui véhiculent du courrier international doivent déclarer tout ce courrier à l'ASFC au moyen d'un connaissement aérien dûment rempli ou d'un autre DCF acceptable indiquant clairement, dans la zone de désignation des marchandises, que le fret est du courrier international. Le manifeste postal universel rempli par le service postal étranger doit être annexé au connaissement aérien.

92. Le courrier international est transféré en douane à l'aide du connaissement aérien du transporteur aérien ou, s'il est véhiculé par un transporteur secondaire (au moyen du document de contrôle du fret secondaire du transporteur secondaire) ou par la Société canadienne des postes. Le courrier est transféré à un des bureaux d'échange du courrier international de l'ASFC où il est traité conformément aux lignes directrices et aux procédures énoncées dans le Mémorandum D5-1-1, *Système des douanes pour le traitement du courrier international.*

93. Le courrier diplomatique doit aussi être déclaré à l'ASFC sur un connaissement aérien dûment rempli ou sur tout autre DCF acceptable qui doit indiquer clairement, dans

79. Les transporteurs qui ne sont pas cautionnés ne peuvent transporter du fret en douane au-delà du bureau d'arrivée de l'ASFC. Toutefois, lorsqu'un aéronef étranger non cautionné transportant des marchandises jusqu'au Canada fait un atterrissage d'urgence avant d'atteindre sa destination finale, il peut poursuivre sa route jusqu'à sa destination finale sans présenter un cautionnement valable pour un seul voyage. Dans un tel cas, le fret doit être déclaré à l'ASFC au bureau initial de l'ASFC. Lorsqu'il y a escale à Gander ou à Goose Bay, les transporteurs peuvent poursuivre leur route jusqu'à destination après avoir présenté un formulaire AG1, *Déclaration générale (sortie/entrée)*, à l'ASFC ou après avoir déclaré les marchandises au bureau initial de l'ASFC.

80. À des fins de contrôle, le bureau initial de déclaration de l'ASFC doit aviser le bureau de destination finale de l'arrivée prévue du transporteur.

81. Le document de contrôle du fret est numéroté et étampé par l'ASFC. Lorsque le bureau initial de l'ASFC n'est pas automatisé, l'exemplaire de la poste du document de contrôle du fret est envoyé par le courrier au bureau de destination de l'ASFC. Sinon, il est introduit dans le système automatisé. L'exemplaire de la gare est versé au dossier et les exemplaires de la salle des comptoirs, de l'autorisation de livraison de l'ASFC et de l'exploitant d'entrepôt sont remis au transporteur et serviront à la déclaration au lieu de destination finale.

82. Au lieu de destination, les exemplaires de la salle des comptoirs et d'autorisation de livraison de l'ASFC sont remis à l'importateur qui doit les présenter avec le ou les documents de mainlevée au bureau de mainlevée de l'ASFC et l'exemplaire de l'exploitant d'entrepôt est remis à l'entreposeur et sert d'exemplaire de contrôle de l'inventaire.

Procédures de déclaration des expéditions fractionnées exemptées de l'IPEC

83. Il y a expédition fractionnée (lots partiels) lorsque des parties d'une expédition visée par un connaissement aérien entrent au pays à des moments différents.

84. Dans cette procédure, le transporteur aérien doit déclarer toutes les parties de l'expédition fractionnée à mesure qu'elles arrivent.

85. Toutes les parties d'une expédition fractionnée sont contrôlées au moyen du numéro de connaissement aérien original. La procédure exige l'apposition du timbre « Expédition fractionnée » sur la déclaration originale par connaissement aérien et sur tous les exemplaires du connaissement aérien original ayant servi à déclarer les parties ultérieures de l'expédition fractionnée. Le nombre de pièces qui sont arrivées doit être indiqué dans la zone voulue du timbre « Expédition fractionnée », par exemple une pièce – 20 pièces.

86. Par souci d'uniformité, le timbre « Expédition fractionnée » qu'emploient les compagnies aériennes doit être semblable à celui figurant ci-dessous :

EXPÉDITION FRACTIONNÉE
REÇUE PAR

.....
Nom du transporteur

.....
Nom de l'aéroport

COMME IL SUIT

1re partie –	___ pièces
2e partie –	___ pièces
3e partie –	___ pièces
4e partie –	___ pièces
Dernière partie–	___ pièces

87. Les expéditions fractionnées destinées à un dégroupeur sont traitées comme suit :

a) lorsque la partie initiale de l'expédition arrive, le transporteur aérien faisant la déclaration remplit le connaissement aérien. La quantité globale de l'expédition est indiquée dans la case « Nombre de colis ». Tous les exemplaires du connaissement aérien doivent être étampés « Expédition fractionnée » rempli qui doit indiquer « 1ère partie – X pièces »,

b) le transporteur aérien faisant la déclaration doit remettre un exemplaire du connaissement aérien original (poste) à l'ASFC et deux exemplaires de celui-ci (salle des comptoirs et autorisation de livraison de l'ASFC) au dégroupeur,

c) le dégroupeur doit remplir les déclarations de fret secondaires (papier creux/avis) visant la quantité globale de l'expédition et annulant la quantité complète déclarée sur le connaissement aérien original. Le dégroupeur doit remettre les exemplaires de la poste et de la gare de toutes les déclarations de fret secondaires avec deux exemplaires (salle des comptoirs et autorisation de livraison de l'ASFC) du connaissement aérien original à l'ASFC. Les exemplaires de la salle des comptoirs et d'autorisation de livraison de l'ASFC de la ou des déclarations de fret secondaires pour les marchandises qui sont arrivées seront remis à l'importateur ou à son mandataire qui devra les présenter avec le ou les documents de mainlevée de l'ASFC.

d) les exemplaires de la salle des comptoirs et de l'autorisation de livraison de l'ASFC de la déclaration de fret secondaire visant les marchandises qui ne sont pas encore arrivées doivent être conservés dans le dossier ouvert du dégroupeur en attendant leur arrivée.

e) lorsque le reste des parties de l'expédition arrive, le transporteur aérien faisant la déclaration doit remettre un exemplaire du connaissement aérien original à

mainlevée de l'ASFC. L'avis de déroutement demeure avec le document de déclaration en détail jusqu'à ce qu'il soit numéroté.

71. Si le transporteur le désire, l'avis de déroutement peut être rempli en trois exemplaires et le troisième exemplaire peut être étampé et remis au transporteur.

72. Une expédition ne peut faire l'objet de plus d'un déroutement.

73. L'avis de déroutement est fourni par le transporteur en dimensions de 21,5 cm par 14 cm (8 ½ po par 5 ½ po) et il est imprimé sur du papier bleu.

74. Pour de plus amples renseignements sur les déroutements, voir le Mémorandum D3-1-1. Le formulaire A30, *Avis de déroutement douanier,* figure dans le Mémorandum D3-1-1.

Lignes directrices relatives à la déclaration du fret lors d'un atterrissage d'urgence pour les dispenses de l'IPEC

Importation/Marchandises à l'entrée

75. Si un aéronef transportant du fret pour importation est forcé d'atterrir à un aéroport avant son lieu de destination prévu en raison des conditions atmosphériques, des ennuis mécaniques menaçant la sécurité des passagers et de l'aéronef ou d'une situation médicale nécessitant une attention immédiate, le transporteur est avisé qu'il doit fournir verbalement les détails de l'atterrissage d'urgence à l'ASFC à l'aéroport où a lieu l'atterrissage d'urgence (ou à l'aéroport le plus près où peuvent être dédouanées des marchandises commerciales) et à l'aéroport de la destination original. Le répertoire des bureaux de l'ASFC, disponible sur le site Internet de l'ASFC, renferme une liste des bureaux de l'ASFC et des types de services qu'ils offrent.

76. Si le fret demeure à bord de l'aéronef au lieu d'atterrissage d'urgence ou s'il est transféré à un aéronef de remplacement pour être transporté jusqu'à l'aéroport de destination original pour y être dédouané auprès de l'ASFC, il n'y a pas généralement d'autres documents requis, tel un avis de déroutement, au moment du dédouanement, pour consigner l'atterrissage d'urgence. Les clients devraient demander à l'ASFC à l'aéroport de destination si un avis de déroutement est nécessaire.

77. Si le fret est présenté en vue de son dédouanement au lieu d'atterrissage d'urgence (si l'ASFC y permet le dédouanement des marchandises commerciales), des documents de déroutement doivent accompagner les documents de dédouanement/de mainlevée. Les exigences et les procédures afférentes aux documents de déroutement figurent aux paragraphes 68 à 74 du présent mémorandum.

Marchandises en transit

78. Les procédures ci-dessous s'appliquent au fret en transit déchargé au Canada en raison des conditions atmosphériques, d'ennuis mécaniques affectant la sécurité des passagers et de l'aéronef ou une situation médicale nécessitant une attention immédiate.

a) Le transporteur est avisé de fournir une explication verbale à l'ASFC quant aux détails de l'atterrissage d'urgence à l'aéroport où a lieu l'atterrissage (ou à l'aéroport apte à dédouaner les expéditions commerciales le plus près*)* Si le fret demeure à bord de l'aéronef, sa déclaration pourrait être requise par le transporteur sur un formulaire AG1, *Déclaration générale (sortie/entrée)* en y inscrivant la mention « Fret en transit à bord, mais non déchargé ou chargé dans ce bureau de l'ASFC ». Le formulaire AG1, *Déclaration générale (sortie/entrée),* figure à l'annexe A du Mémorandum D3-2-1.

b) Le fret peut être transféré d'un aéronef à un autre seulement sous la supervision de l'ASFC; les marques d'identification de l'aéronef de remplacement et une brève description des circonstances doivent être fournies à l'ASFC.

c) Si la compagnie aérienne le juge à-propos, elle peut acheminer le fret jusqu'aux États-Unis en ayant recours aux services d'un transporteur routier cautionné, au moyen d'un connaissement aérien IATA ou de tout autre document de contrôle du fret agréé par l'ASFC et renfermant tous les détails voulus sur chaque expédition. Dans le cas des sacs postaux, le document de contrôle du fret doit mentionner le nombre de sacs et décrire les marchandises comme étant des « sacs postaux ». Le document doit être rempli en trois exemplaires et être numéroté au moyen de la série locale. Un exemplaire sera remis au transporteur qui le présentera à l'ASFC au point de sortie. Les autres exemplaires serviront comme exemplaire de la poste et exemplaire de la gare.

d) Le transfert du fret de l'aéronef au camion doit se faire sous la supervision d'un agent des services frontaliers qui scellera le véhicule au moyen d'un ou de plusieurs sceaux de l'ASFC et indiquera le ou les numéros de sceau(x) sur le document de contrôle du fret. Si le ou les sceau(x) sont intacts au point de sortie, le véhicule pourra poursuivre sa route sans qu'il n'y ait d'autres examens.

e) Lorsque les marchandises doivent être retirées de l'aéronef et conservées jusqu'à ce que soit disponible un autre aéronef ou un véhicule de transporteur cautionné, elles doivent être mises dans un entrepôt d'attente. Les marchandises doivent être déclarées à l'ASFC sur un connaissement aérien IATA ou tout autre document de contrôle du fret agréé par l'ASFC. Au moment du transfert, les procédures applicables décrites à l'alinéa *b)* ou *d)* du présent mémorandum doivent être suivies.

60. Lorsque du fret est visé par un connaissement aérien autre que le connaissement aérien du transporteur faisant la déclaration, le nom exact de celui-ci et son code de transporteur doivent être étampés clairement au recto du document avant qu'il ne soit présenté à l'ASFC. Au lieu d'étamper chaque connaissement aérien, les transporteurs peuvent présenter leurs documents dans des enveloppes portant clairement la motion « déclaration de fret à l'ASFC », ainsi que le nom et le code du transporteur faisant la déclaration.

61. Lorsque des expéditions en douane doivent être expédiées au-delà du point final mentionné sur le connaissement aérien, l'expédition doit être transportée par un transporteur cautionné ou assujetti à la postvérification et faire dûment l'objet d'un nouveau manifeste.

Modalités de déclaration – Expéditions en transit exemptées de l'IPEC

Transporteurs assujettis à la postvérification

62. Il n'est pas nécessaire de déclarer à l'ASFC les marchandises étrangères dont la destination est un aéroport à l'étranger et qui sont déchargées à un aéroport au Canada grâce aux services d'un transporteur aérien assujetti à la postvérification, pourvu que leur mouvement à la sortie jusqu'à un aéroport à l'étranger soit assuré par le même transporteur en mode aérien et que les marchandises soient consignées sur un connaissement direct.

63. Les marchandises étrangères dont la destination est un aéroport à l'étranger et qui sont déchargées à un aéroport au Canada grâce aux services d'un transporteur aérien assujetti à la postvérification doivent être déclarées à l'ASFC si elles sont transférées à un autre transporteur aérien au Canada en vue de leur mouvement à la sortie jusqu'à un aéroport à l'étranger. La déclaration doit être faite par le transporteur déchargeant les marchandises et se faire sous forme d'un seul exemplaire de chaque connaissement aérien. Le transporteur faisant la déclaration doit, sur le connaissement aérien, étamper la mention « EX » ainsi que le numéro de code du transporteur assurant l'exportation.

64. Lorsque le mouvement à la sortie des marchandises est assuré par un transporteur routier, celui-ci doit présenter le connaissement aérien à l'ASFC au point de sortie. Le connaissement aérien doit porter la mention « Marchandises en transit pour exportation » et le code du transporteur routier. Dans les bureaux non automatisés, le connaissement aérien est versé au dossier. Dans les bureaux automatisés, le connaissement aérien est introduit dans le sous-système de fret/du transporteur, à l'aide du code « EX », en vue de l'acquittement.

65. La partie à l'entrée du mouvement de transit sera acquittée par la déclaration d'exportation du transporteur assurant l'exportation de la façon décrite dans le Mémorandum D3-1-8. Un exemplaire papier de la déclaration à l'entrée n'est pas nécessaire à l'acquittement du mouvement à l'entrée des marchandises en transit. Toutefois, le transporteur (aérien ou routier) transférant les marchandises au transporteur assurant l'exportation doit voir à ce que le numéro de contrôle du fret et tous les détails du transit du fret soient fournis au transporteur assurant l'exportation.

Transporteurs cautionnés et non cautionnés

66. Il n'est pas nécessaire de consigner aux fins de l'ASFC les marchandises étrangères dont la destination est un aéroport à l'étranger et qui sont déchargées à des aéroports au Canada grâce aux services de transporteurs aériens cautionnés ou non cautionnés, pourvu qu'elles demeurent à bord de l'aéronef et qu'il n'y ait pas de repos en escale nécessaire.

67. Si les marchandises ne sont pas exportées immédiatement, elles doivent être consignées et déclarées à l'ASFC sur un connaissement aérien IATA ou sur un formulaire A 8A(B), *Document de contrôle du fret des douanes*. Un exemplaire du connaissement aérien IATA et les instructions connexes sur la façon de le remplir figurent à l'annexe B du présent mémorandum. Les instructions sur la façon de remplir le formulaire A 8A(B) se trouvent dans le Mémorandum D3-1-1.

Déroutements et transferts – Exigences de la dispense de l'IPEC

Importation/Marchandises à l'entrée

68. Il n'est pas nécessaire de consigner de nouveau les marchandises qui sont réacheminées depuis l'aéroport de destination mentionné sur le document de contrôle du fret vers un autre aéroport grâce aux services du transporteur ayant fait la déclaration originale, et ce, au moyen du même connaissement. Toutefois, il appartient au transporteur sous le contrôle duquel l'expédition était au moment du déroutement de remplir un *Avis de déroutement des douanes*, formulaire A30, en deux exemplaires et de les annexer à l'exemplaire de la salle des comptoirs du document de contrôle du fret.

69. Le transfert d'expéditions entre des compagnies aériennes exploitées sous le contrôle de l'ASFC en postvérification est fait à l'aide des documents de transfert du transporteur lorsqu'il n'y a pas de changement dans la destination aux fins de l'ASFC. Un exemplaire du document de transfert n'est pas requis. S'il y a un changement dans la destination aux fins de l'ASFC, le transporteur faisant le transfert doit remplir deux exemplaires de l'avis de déroutement et les annexer à l'exemplaire de la salle des comptoirs du document de contrôle du fret.

70. L'avis de déroutement et le document de contrôle du fret sont remis à l'importateur ou au transporteur de correspondance s'il y a transfert et ils sont présentés avec les documents de mainlevée pertinents au bureau de

e) les expéditions aériennes transfrontalières par mode routier (parfois appelées « expéditions aériennes par camion »);

f) les expéditions déclarées dans le cadre du Programme des expéditions de faible valeur par messageries (EFV);

g) les aéronefs vides, lorsque celui-ci est sujet d'importation.

LIGNES DIRECTRICES ET PROCÉDURES GÉNÉRALES RELATIVES À LA DÉCLARATION POUR LE FRET EXEMPTÉ DE L'IPEC

55. Toutes les expéditions exemptées de la présentation électronique requise par l'IPEC doivent être déclarées au moyen d'un des documents de contrôle du fret ci-dessous ou de toute autre façon décrite dans le présent mémorandum :

a) Le transporteur peut utiliser le formulaire normalisé A8A(B), *Document de contrôle du fret de l'ASFC*, disponible (en quantité limitée) dans tous les bureaux de l'ASFC ou utiliser un document d'impression particulière dont le format est jugé acceptable par l'ASFC. Pour commander le formulaire A8A(B) ou tout autre formulaire de l'ASFC, composer le **1-800-959-2221** (au Canada) ou le 1-905-712-5813 (à l'extérieur du Canada) ou présenter un formulaire de commande en ligne disponible sur le site Internet de l'AFSC . Les spécifications du document de contrôle du fret figurent dans le Mémorandum D3-1-1 et les instructions sur la façon de remplir le formulaire A8A(B) se trouvent aussi dans le Mémorandum D3-1-1.

b) La feuille de route aérienne de l'Association du transport aérien international (IATA) est un document de contrôle du fret agréé pour la déclaration du fret à l'ASFC et son utilisation ne nécessite pas l'agrément de l'ASFC. Au point de chargement, le transporteur aérien doit s'assurer que toutes les zones applicables sur le connaissement aérien sont remplies avec exactitude et visiblement. Vous trouverez un exemplaire du connaissement aérien IATA et les instructions sur la façon de le remplir à l'annexe B du présent mémorandum.

c) La feuille de route aérienne express de l'IATA est un document de contrôle du fret agréé pour la déclaration du fret à l'ASFC. L'utilisation de ce document ne nécessite pas l'agrément de l'ASFC. Vous trouverez un exemplaire du connaissement aérien express IATA et les instructions sur la façon de le remplir à l'annexe C du présent mémorandum.

d) Les sacs de courrier doivent être accompagnés par l'un des documents de contrôle du fret décrits ci-haut, en plus d'être accompagnés par le bon de livraison de l'Union de postale universelle (UPU).

Modalités de déclaration – Importations exemptées de l'IPEC

56. Les transporteurs aériens non cautionnés doivent déclarer toutes les expéditions à l'ASFC à l'aéroport initial d'atterrissage, au moment de l'arrivée. Cette déclaration se compose de cinq exemplaires d'un document de contrôle du fret agréé. Après vérification, tous les exemplaires du document sont numérotés, selon les besoins, et étampés par l'ASFC. Pour que les renseignements sur le formulaire demeurent lisibles, l'étampe doit être apposée au verso. Deux exemplaires (poste et gare) sont conservés par l'ASFC. Deux exemplaires (salle des comptoirs et autorisation de livraison de l'ASFC) sont remis à l'importateur ou au mandataire de celui-ci qui doit les présenter à l'ASFC avec le ou les documents de mainlevée au bureau de mainlevée de l'ASFC. L'exemplaire de l'exploitant d'entrepôt est remis à celui-ci et sert au contrôle du stock.

57. Les transporteurs aériens cautionnés ou assujettis à la postvérification peuvent déclarer les expéditions importées à l'aéroport initial d'atterrissage, au moment de l'arrivée ou à l'aéroport de destination indiqué sur la feuille de route aérienne. Tous les aéroports utilisés en cours de route jusqu'à l'aéroport final de destination doivent être énumérés clairement sur le connaissement. L'aéroport de destination peut être changé seulement si le transporteur a présenté un nouveau manifeste ou un avis de déroutement.

58. Les transporteurs cautionnés ont besoin de cinq exemplaires du connaissement aérien IATA ou du document de contrôle du fret aux fins de l'ASFC. La déclaration se compose de cinq exemplaires d'un document de contrôle du fret agréé. Après vérification, tous les exemplaires du document sont numérotés, selon les besoins, et étampés par l'ASFC. Pour garder les renseignements visibles sur le document, l'étampe doit être apposée au verso. Deux exemplaires (poste et gare) sont conservés par l'ASFC. Deux exemplaires (salle des comptoirs et autorisation de livraison de l'ASFC) sont remis à l'importateur ou à son mandataire qui les présentera à l'ASFC avec le ou les documents de mainlevée au bureau de mainlevée de l'ASFC. L'exemplaire de l'Exploitant d'entrepôt est remis à l'entreposeur et sert au contrôle d'inventaire.

59. Les transporteurs assujettis à la postvérification ont besoin de quatre exemplaires du connaissement aérien IATA ou du document de contrôle du fret aux fins de l'ASFC. Un exemplaire (poste) sert de déclaration du fret à l'ASFC, deux exemplaires (salle des comptoirs et autorisation de livraison de l'ASFC) sont remis à l'importateur qui les présentera à l'ASFC avec le ou les documents de mainlevée au bureau de mainlevée de l'ASFC, et un exemplaire (Exploitant d'entrepôt) est remis à l'entreposeur et sert au contrôle d'inventaire.

chaque EFV et une déclaration supplémentaire servant à déclarer en détail toutes les expéditions EFV. La déclaration supplémentaire pour les expéditions EFV indiquera « Expéditions visées par le Programme des EFV par messageries » dans la zone de description, le poids global de toutes les expéditions EFV dans la zone du poids et le total des pièces de toutes les expéditions EFV dans la zone de la quantité chargée.

Modifications/corrections des déclarations de fret

44. Les modifications ou corrections des déclarations de fret aérien (OS 802), des déclarations de fret supplémentaires (OS 687) ou des déclarations d'expédition fractionnée (OS 786) doivent être transmises électroniquement à l'ASFC.

45. Les clients disposent au maximum de 30 jours après l'arrivée de l'aéronef pour transmettre les modifications/corrections électroniques des déclarations de fret. Les bureaux locaux de l'ASFC n'accepteront pas les modifications ou corrections sur papier, sauf dans un nombre limité de situations décrites au paragraphe 47 du présent mémorandum.

46. Lorsqu'un vol est dérouté, pour des raisons d'urgence, des modifications des déclarations de fret par IPEC, des déclarations de fret supplémentaires ou des déclarations d'expédition fractionnée devront être présentées aussitôt que possible. Toutefois, les déclarations de moyen de transport doivent être mises à jour de la façon décrite dans le Mémorandum D3-2-1.

Modification/corrections sur papier

47. Il y aura un nombre limité de cas où les clients pourront fournir des corrections ou des modifications sur support papier après l'arrivée sur papier aux bureaux locaux de l'ASFC. Ces exceptions comprennent les circonstances suivantes qui ne sont pas prévues par le système.

a) Les situations d'urgence où des clients ne peuvent faire une transmission électronique à l'avance (pour de plus amples renseignements sur les procédures d'urgence lorsqu'il y a des pannes de système, voir les paragraphes 49 à 51 du présent mémorandum);

b) les circonstances exceptionnelles, déterminées par l'ASFC, où un client ne peut faire les modifications ou les transmissions électroniquement après l'arrivée.

Modifications du numéro de contrôle du fret (NCF)

48. Si le numéro de contrôle du fret (NCF) doit être modifié, le client doit annuler électroniquement la DFA et transmettre une nouvelle DFA avec le nouveau NCF.

Plan de secours en cas de panne de système

49. S'il y a panne d'un système de l'ASFC d'un client ou d'un prestataire de services, chaque partie doit s'efforcer de maintenir les communications normales et de remettre le système dans son état normal de fonctionnement dès qu'il est raisonnablement possible de le faire.

50. Les clients doivent conserver leur capacité de produire des déclarations de fret ou de moyen de transport sur support papier en cas d'interruption des systèmes du client et(ou) de l'ASFC.

51. Pour connaître les procédures détaillées et la politique concernant le mode aérien s'il y a panne d'un système externe ou de l'ASFC, veuillez consulter le *Document à l'intention des clients – IPEC-Air.*

Matériel d'entretien des aéronefs étrangers

52. Les machines et le matériel qui, à un aéroport international, sont affectés à l'entretien des vols à l'arrivée et à la sortie d'aéronefs immatriculés à l'étranger peuvent être importés au Canada en franchise des droits de douane, mais ils sont assujettis à la TPS. Pour plus de renseignements, se reporter au Mémorandum D8-2-5, *Décret de remise sur l'équipement d'entretien d'aéronefs étrangers*. Le matériel d'entretien des aéronefs étrangers doit être déclaré électroniquement en conformité avec les procédures de l'IPEC énoncées dans le présent mémorandum lors de son importation initiale.

Matériel de commissariat

53. Les compagnies aériennes étrangères, qui exploitent des vols internationaux vers le Canada pourraient être obligées de remplacer du matériel d'office et du mobilier d'aéronef (têtières, rideaux de cabine, etc.) pendant les escales. Chaque compagnie aérienne est autorisée à conserver une quantité suffisante de telles marchandises au Canada pour répondre à ses besoins en remplacement. L'ASFC tient à jour une liste d'inventaire à des fins de contrôle. La compagnie aérienne est responsable du paiement des droits et des taxes sur toutes marchandises dont il est disposé au Canada. Le matériel de commissariat doit être transmis électroniquement en conformité avec les procédures de l'IPEC, énoncées dans le présent mémorandum, au moment de l'importation initiale.

DISPENSES DE LA DÉCLARATION IPEC

54. Les expéditions de fret aérien ci-dessous sont dispensées de la soumission électronique requise par l'IPEC :

a) les expéditions du programme PAD;

b) le courrier destiné aux centres de tri de Postes Canada;

c) les fournitures militaires à bord d'un aéronef appartenant aux forces militaires ou louées par celles-ci, à la condition qu'il n'y ait pas d'autre fret à bord;

d) les expéditions commerciales transportées par un passager dans ses propres bagages,

fractionnée a été mis au point dans le but de permettre la déclaration des marchandises inscrites sur un document de contrôle du fret comme expédition unique qui est ensuite fractionnée avant le départ causé par le manque d'emplacement disponible du transporteur.

29. Le transporteur déclarant le fret utilisera le processus de déclaration du fret aérien (OS 802) pour déclarer l'expédition totale, mentionnera la quantité indiquée sur le document de contrôle du fret, puis déclarera chaque partie de l'expédition fractionnée au moyen du processus de déclaration d'expédition fractionnée (OS 786), indiquant le moyen de transport et la quantité chargée, ainsi que la référence à la déclaration du fret aérien principale originale.

30. Si la déclaration du fret aérien est en statut de rejet et si une déclaration d'expédition fractionnée (DEF) est envoyée, la DEF sera aussi mise en statut de rejet. Pour corriger cela, le client devra d'abord transmettre une modification de la déclaration de fret aérien (DFA), attendra de recevoir un accusé de réception et, seulement à ce moment-là, enverra de nouveau la DEF comme une modification de la déclaration.

31. Si la déclaration du fret aérien n'est pas dans le dossier et si une DEF est envoyée, la DEF sera mise en statut de rejet. Pour corriger cela, le client devra d'abord transmettre une DFA, attendra un accusé de réception et, seulement à ce moment-là, enverra de nouveau la DEF comme modification de la déclaration.

32. Toute déclaration supplémentaire requise pour une expédition fractionnée devra être liée à la déclaration de fret aérien principale. Par conséquent, des déclarations supplémentaires visant des expéditions fractionnées distinctes ne sont pas requises.

Déclaration de mouvement par code partagé

33. Le mouvement par code partagé est une entente de partage d'un aéronef par deux compagnies aériennes ou plus.

34. Seulement une déclaration du moyen de transport fournie par le transporteur qui exploitera l'aéronef est requise pour chaque vol en code partagé. La compagnie aérienne qui exploite l'aéronef est le transporteur effectif et est responsable de la transmission de la déclaration de moyen de transport et des déclarations de fret pour son propre fret dans les délais dont fait état le présent mémorandum.

35. Les compagnies aériennes qui partagent l'aéronef du transporteur exploitant présenteront leur(s) propre(s) déclaration(s) de fret à l'aide de leur(s) propre(s) numéro(s) de connaissement aérien et numéro de vol à l'ASFC dans les délais dont fait état le présent mémorandum. Bien que les transporteurs ayant convenu de partager un code déclarent leur propre numéro de vol pour leurs déclarations de fret, ils doivent fournir le numéro de déclaration de moyen de transport du transporteur exploitant dans leurs déclarations de fret.

Déclaration de mouvement interréseaux

36. Il y a mouvement interréseaux lorsque le transporteur effectif a convenu de transporter le fret d'une ou de plusieurs autres compagnies aériennes en leur(s) nom(s).

37. Le transporteur effectif est responsable de la présentation de la déclaration du moyen de transport et de la déclaration ou des déclarations de fret pour toutes les expéditions à bord de l'aéronef, dans les délais fixés dont fait état le présent mémorandum.

38. Le transporteur effectif transmettra les déclarations de fret pour tous les partenaires interréseaux. Le transporteur effectif présentera le numéro de connaissement aérien lorsqu'il fournira une déclaration de fret pour un transporteur interréseaux, au moyen du code de transporteur agréé par l'ASFC du transporteur interréseaux. Le transporteur effectif enverra la déclaration de fret à l'ASFC.

39. Pour de plus amples renseignements sur le mouvement interréseaux, veuillez vous reporter au *Document à l'intention des clients – Information préalable sur les expéditions commerciales – Air,* Section 4.2, graphique 5.

Délais de déclaration du fret

40. Le transporteur aérien ou le tiers agissant au nom du transporteur doit transmettre électroniquement à l'ASFC les renseignements sur le fret ayant trait à un connaissement aérien au moins quatre heures avant l'arrivée au premier bureau d'arrivée (PBA) (à un aéroport canadien) ou, si la durée du vol est inférieure à quatre heures, au moment du départ.

Déclaration des expeditions de faibles valeurs ou de valeurs élevées

41. Les expéditions pouvant bénéficier du Programme des expéditions de faible valeur (EFV) par messageries sont dispensées de la communication électronique par IPEC des détails de chaque expédition. Pour de plus amples renseignements sur ce programme, voir le Mémorandum D17-1-2, *Déclaration et déclaration en détail des marchandises commerciales de faible valeur (de moins de 1 600 $CAN).*

42. Lorsque seulement une feuille de route aérienne principale (CAP) sert à consigner à la fois des expéditions EFV bénéficiant du Programme des expéditions EFV par messageries et des expéditions EGV (expéditions de grande valeur), une déclaration par IPEC servant à déclarer en détail le poids global et le nombre de pièces est requise pour toutes les marchandises énumérées sur le CAP.

43. Il appartient aux participants au Programme des expéditions EFV par messageries de transmettre électroniquement les déclarations supplémentaires pour

format de la déclaration électronique, voir le *Document à l'intention des clients – Information préalable sur les expéditions commerciales (IPEC) – Air.*

19. Avant de faire des transmissions électroniques au moyen de l'échange de données informatisées (EDI), les clients éventuels doivent remplir et présenter une demande officielle indiquant leur intention de le faire à l'ASFC. Des renseignements supplémentaires sur ce processus de demande et le formulaire de demande, *Formulaire de demande pour le système de fret EDI*, sont disponibles dans la section *Commerce électronique* du site Internet de l'ASFC et dans le Mémorandum D3-1-1.

Messages de rejet

20. Lorsqu'un client transmet une déclaration électronique, la demande passe par une série de validations par deux des systèmes de l'ASFC : la Plate-forme du commerce électronique des douanes (PCED) et le Système de soutien de la mainlevée accélérée des expéditions commerciales (SSMAEC). S'il n'y a pas d'erreurs, les données sont entreposées dans le format même de leur envoi et un avis approprié indiquant la réception avec succès de la transmission est envoyé à l'expéditeur voulu.

21. S'il y a des erreurs de syntaxe, un message de rejet accompagné du code de motif approprié est envoyé à l'auteur par la même voie que celle ayant servi à la transmission reçue. Voir à l'annexe C, tableau 11, du *Document à l'intention des clients – Information préalable sur les expéditions commerciales – Air*, la liste des messages d'erreur à la sortie et des codes de réponse. La déclaration électronique rejetée sera considérée par l'ASFC comme une non-déclaration de fret ou de moyen de transport jusqu'à ce que les erreurs repérées soient corrigées et jusqu'à ce que la déclaration ait le statut « accepté » dans le système de l'ASFC.

22. Pour toute demande de renseignements, de documents ou pour rapporter tout problème concernant la transmission par EDI, veuillez communiquer avec l'Unité de commerce électronique à l'adresse ci-dessous :

Toute demande de renseignements ou de documents doit être adressée à :

Unité du commerce électronique (UCE)
Agence des services frontaliers du Canada
250, chemin Tremblay, 6e étage
Ottawa, Ontario K1A 0L8

Téléphone :
1-888-957-7224 appels au Canada et aux É.-U.
1-613-946-0762 appels d'outre-mer entre 8 h et 17 h (heure normale de l'Est)
1-613-946-0763 pour les appels d'outre-mer entre 17 h et 8 h (heure normale de l'Est)

Déclaration de fret aérien (OS 802)

23. La déclaration du fret aérien (OS 802) doit être transmise à l'ASFC par le transporteur qui est responsable du mouvement du fret ou par un prestataire de services autorisé par ce transporteur à faire la transmission en son nom, dans les délais fixés dont fait état le paragraphe 40 du présent mémorandum. Une déclaration de fret aérien est obligatoire lorsqu'il s'agit d'une expédition importée, en transit ou FRAB non visée par une exemption. Une liste complète des renseignements qu'un transporteur aérien doit fournir dans la déclaration de fret aérien figure dans le *Document à l'intention des clients IPEC – Air.*

Note : L'exportation ou la sortie des marchandises en transit doit être déclarée de la façon décrite dans le D3-1-8, *Transport du fret – Exportations.*

Déclaration de fret supplémentaire (OS 687)

24. Si la déclaration du fret aérien ne contient pas tous les détails sur le fret, notamment l'expéditeur actuel, le destinataire ultime et une description appropriée des marchandises, une déclaration de fret supplémentaire (OS 687) est obligatoire pour toute expédition importée, en transit ou FRAB chargée dans un autre pays que les États-Unis. Les déclarations de fret aérien FRAB chargé aux États-Unis ne nécessitent pas une déclaration de fret supplémentaire (DFS).

25. Le transporteur aérien ou le transitaire doit transmettre la déclaration de fret supplémentaire (OS 687) à l'ASFC dans les délais fixés dont fait état le paragraphe 40 du présent mémorandum. Si le transitaire transmet la déclaration de fret supplémentaire à l'ASFC, le transporteur doit fournir au transitaire le numéro de contrôle du fret de la déclaration de fret aérien. Le transitaire doit inclure le numéro de contrôle du fret de la déclaration de fret aérien en tant que renvoi dans la déclaration de fret supplémentaire.

26. Les transitaires étrangers agréés (y compris aux États-Unis) peuvent seulement transmettre des renseignements supplémentaires sur le fret directement à l'ASFC lorsqu'il n'y a pas d'entité canadienne s'occupant du mouvement ou de la déclaration de l'expédition (par exemple en transit ou restant à bord).

27. Si la destination des marchandises est le Canada, l'ASFC n'accepte que les renseignements sur le fret d'un transitaire domestique agréé ou d'un tiers au Canada (prestataire de services ou transporteur) agissant au nom de ce transitaire.

Déclaration d'expédition fractionnée (OS 786)

28. La déclaration d'expédition fractionnée doit être transmise à l'ASFC dans les délais dont fait état le présent mémorandum. Le processus de déclaration d'expédition

DÉLAIS DE RÉUTILISATION DES NUMÉROS DE RÉFÉRENCE/CONTRÔLE DU FRET OU DU MOYEN DE TRANSPORT AÉRIEN

10. Les numéros de référence du fret aérien ou du moyen de transport pour les déclarations ci-dessous peuvent être utilisés après un an :

a) Déclarations de fret aérien (option de service (OS) 802)

b) Déclarations d'expédition fractionnée (OS 786)

c) Déclarations de moyen de transport aérien (OS 794)

d) Déclarations sur papier de fret aérien (OS 323)

11. Les déclarations de fret supplémentaires qui sont liées à une déclaration de fret aérien (OS 802) ne peuvent être modifiées après une année. Toutefois, le numéro de déclaration de fret supplémentaire NE peut être utilisé de nouveau avant trois ans.

12. Les numéros de contrôle du fret (ou numéros de document de transport) ou les numéros de référence du moyen de transport utilisés aux fins du Programme d'autocotisation des douanes (PAD), dans tous les modes, continueront d'être assujettis à l'exigence de l'ASFC voulant qu'ils demeurent uniques pendant une période de trois ans. Les numéros de contrôle du fret employés par les transporteurs aériens PAD seront disponibles pour réutilisation après une année. Toutefois, les transporteurs PAD doivent s'assurer que leur numéro de contrôle PAD demeure unique pendant trois ans. Donc, le numéro de contrôle du fret ne doit pas être le numéro de contrôle PAD. Si les procédures de contrôle interne des transporteurs aériens PAD doivent être modifiées afin de respecter cette exigence, les transporteurs aériens PAD doivent communiquer avec leur agent supérieur de programme PAD. Le Mémorandum D3-1-7, *Programme d'autocotisation des douanes (PAD) pour les transporteurs*, renferme de plus amples renseignements sur le PAD.

13. Un numéro de contrôle du fret ou un numéro de référence du moyen de transport qui est lié à un numéro de transaction faisant l'objet d'une **demande connexe en souffrance** ne doit pas être utilisé avant que ne soit terminé tout le traitement de la transaction.

GÉNÉRALITÉS – EXIGENCES RELATIVES À LA DÉCLARATION DE FRET AÉRIEN

14. Toutes les informations sur les expéditions de fret aérien (y compris le matériel appartenant à la société (marchandises MATCIE)) entrant au Canada ou y transitant (y compris le fret restant à bord (FRAB)) doivent être fournies électroniquement en conformité avec les lignes directrices, les procédures et les délais ayant trait à la déclaration par l'IPEC et dont fait état le présent mémorandum. Il y a des exceptions à cette exigence et elles sont énumérées au paragraphe 54 du présent mémorandum. Toutes les expéditions de fret aérien doivent aussi respecter les lignes directrices et les procédures concernant la déclaration « à l'arrivée » aux fins du dédouanement, lesquelles sont énoncées dans le présent mémorandum.

ARRIVÉE À UN AÉROPORT D'ENTRÉE AUTORISÉ

15. Tout le fret aérien importé au Canada doit entrer au pays par un aéroport d'entrée autorisé (AE) qui offre des services au secteur commercial permettant de traiter le fret. En outre, les marchandises en douane ne peuvent être transportées qu'entre des aéroports qui offrent de tels services pour le traitement et/ou le dédouanement des marchandises en douane. Une liste complète des AEA et des services fournis dans chaque installation figure dans le Répertoire des bureaux de l'ASFC.

FRET AÉRIEN AUX AÉROPORTS N'OFFRANT PAS DE SERVICES AU SECTEUR COMMERCIAL

16. Des marchandises peuvent être transportées sous manifeste jusqu'à un aéroport qui ne traite pas normalement les expéditions commerciales tant que le transporteur faisant la livraison ait pris des dispositions et que cela a été approuvé par le chef du bureau local de l'ASFC en vue de la livraison du fret dans un entrepôt d'attente établi pour leur dédouanement auprès de l'ASFC.

17. Des services ne sont pas offerts au secteur commercial aux aéroports qui ne traitent pas normalement des marchandises commerciales à moins que, en raison d'une urgence, une demande de dédouaner des marchandises dont on a un besoin urgent est faite. Les exigences de l'OTC doivent être respectées et des frais de services spéciaux ou en recouvrement des coûts sont alors exigés. Les aéroports qui fournissent des services au secteur commercial sont indiqués dans le Répertoire des bureaux de l'ASFC. Des renseignements sur les frais de services spéciaux sont fournis dans le Mémorandum D1-2-1, *Services spéciaux*.

LIGNES DIRECTRICES ET PROCÉDURES RELATIVES À LA DÉCLARATION DE FRET AÉRIEN

18. L'ASFC exige, dans le programme de l'IPEC, que tous les transporteurs aériens transmettent des informations préalables, de façon électronique, de fret aérien au moyen du système d'échange de données informatisées (EDI), dans les délais prévus au paragraphe 40 du présent mémorandum. L'exigence de la soumission préalable électronique s'applique à tous les aéronefs transportant des marchandises commerciales qui sont chargées dans un pays autre que le Canada et qui arrivent à un aéroport au Canada. L'exigence s'applique à toutes les expéditions importées, en transit ou restant à bord (FRAB). Les dispenses de l'exigence de la soumission électronique par IPEC figurent au paragraphe 54 du présent mémorandum. Pour plus de renseignements au sujet des éléments d'information sur le fret IPEC, veuillez consulter le *Règlement sur la déclaration des marchandises importées,* annexe 2, Partie 2. Quant aux spécifications du

LIGNES DIRECTRICES ET RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

CODES D'IDENTIFICATION DE TRANSPORTEUR ET DE TRANSITAIRE

1. Tous les transporteurs aériens commerciaux doivent obtenir un code de transporteur attribué par l'ASFC et qui, dans le mode aérien, est un code alphanumérique de trois caractères suivis d'un trait d'union. L'ASFC n'accepte plus le code générique de transporteur occasionnel ITNI- pour la déclaration de moyen de transport du transporteur aérien commercial ou présentation de l'information préalable de fret commercial. Le code de transporteur attribué par l'ASFC est le code de transporteur qui doit être cité sur toutes les déclarations ou tous les documents visant le fret et/ou le moyen de transport. Ce code de transporteur correspond aux quatre premiers caractères du numéro de contrôle du fret sur toutes les déclarations de fret et de moyen de transport présentées par le transporteur en question. Lorsqu'elle attribue un code de transporteur de l'ASFC, l'ASFC tentera de le faire concorder, si possible, avec le code préfixé du demandeur, attribué par l'Association du transport aérien international (AITA).

2. Les transitaires nationaux ou étrangers qui déclarent des marchandises commerciales à l'ASFC aux fins du dédouanement et/ou d'information préalable électronique par IPEC sont tenus d'avoir un code d'identification valide de quatre caractères attribués par l'ASFC. Les transitaires nationaux peuvent demander un code d'identification de transporteur cautionné ou non cautionné. Un code d'identification de transitaire national non cautionné permet seulement à un transitaire de transmettre électroniquement les déclarations supplémentaires de fret aérien par IPEC (pour les expéditions importées, en transit ou FRAB). Les transitaires étrangers (y compris les transitaires des États-Unis) peuvent seulement demander un code d'identification de transitaire non cautionné et ne peuvent que transmettre électroniquement par IPEC les déclarations de fret supplémentaires pour le mouvement du fret en transit ou du FRAB lorsque aucune entité canadienne ne participe au transport ou à la déclaration du fret. Pour de plus amples renseignements sur les exigences et les procédures de l'obtention d'un code d'identification de transitaire, voir le D3-3-1, *Transport du fret expédié et groupé – Importations*.

3. Pour demander un code de transporteur non cautionné, un transporteur doit remplir et présenter une *Demande pour obtenir un code de transitaire non cautionné au lieu d'arrivée au Canada*, formulaire E369. Pour de plus amples renseignements sur le processus de demande, veuillez consulter le Mémorandum D3-1-1. Le formulaire E369 figure également dans le Mémorandum D3-1-1 et est disponible sur le site Internet de l'ASFC.

4. Pour demander un code d'identification de transitaire non cautionné, un transitaire doit remplir et présenter une *Demande pour obtenir un code de transitaire non cautionné (pour fournir des données électroniques supplémentaires pour le système d'information préalable sur les expéditions commerciales (SIPEC) seulement)* – formulaire E369-1. Pour de plus amples renseignements sur le processus de demande, veuillez consulter le Mémorandum D3-3-1 et D3-1-1. Le formulaire E369-1 figure également dans le Mémorandum D3-1-1 et il est aussi disponible sur le site Internet de l'ASFC.

5. Pour demander un code d'identification de transporteur ou de transitaire cautionné, un transitaire ou un courtier/mandataire doit remplir et présenter une *Demande relative aux transactions de transporteur cautionné et aux expéditions* – formulaire E370. Ce formulaire doit être accompagné d'un montant approprié pour garantie. Pour de plus amples renseignements sur le processus de demande, veuillez consulter le Mémorandum D3-1-1. Des renseignements sont aussi disponibles sur le.site Internet de l'ASFC. Pour plus de renseignements au sujet de la façon de calculer le montant de la garantie exigée, voir les paragraphes 4 à 6 et l'annexe D du présent mémorandum. Le formulaire E370 figure dans le Mémorandum D3-1-1.

6. Tout transporteur qui désire être un transporteur assujetti à la postvérification doit se reporter au Mémorandum D3-1-6, *Système de postvérification de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC)* pour de plus amples renseignements à ce sujet.

EXIGENCES EN MATIÈRE DE GARANTIE POUR LES TRANSPORTEURS AÉRIENS CAUTIONNÉS

7. Le montant de la garantie requise dans le cas d'un transporteur aérien commercial qui veut être un transporteur cautionné est fondé sur la taille et la configuration de l'aéronef ou des aéronefs de ce transitaire, conformément au classement des aéronefs selon le *Règlement sur les transporteurs aériens* de l'Office des transports du Canada (OTC).

8. Le montant de la garantie requise dans le cas des aéronefs tout-cargo domestiques est fondé sur la masse maximale homologuée au décollage (MMHD) de l'aéronef. La garantie pour les aéronefs de passagers domestiques, y compris les configurations mixtes, passagers/fret, est fondée sur le classement de l'aéronef par l'OTC, déterminé par le nombre maximum de passagers certifiés de l'aéronef. Vous trouverez des détails spécifiques sur les catégories d'aéronefs à l'annexe D du présent mémorandum.

9. Pour déterminer le montant de la garantie requise dans le cas des aéronefs étrangers, il faut utiliser les mêmes critères que ceux servant pour les aéronefs domestiques.

Note : Les catégories de l'OTC s'appliquent seulement aux transporteurs nationaux.

Ottawa, le 13 août 2008

MÉMORANDUM D3-2-2

TRANSPORT DU FRET AÉRIEN – IMPORTATIONS

Le présent mémorandum décrit et explique les exigences et les procédures particulières de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) en ce qui touche l'information préalable et le contrôle du fret transporté à l'arrivée par mode aérien. Quant aux exigences générales et aux politiques administratives qui s'appliquent à tous les modes de transport, veuillez vous reporter au mémorandum D3-1-1, *Politique concernant l'importation, le transport et exportation des marchandises.*

Pour obtenir des conseils au sujet des lignes directrices et des procédures afférentes au Programme d'autocotisation des douanes (PAD), les transporteurs PAD doivent se reporter au mémorandum D3-1-7, *Programme d'autocotisation des douanes pour les transporteurs.*

Si vous désirez obtenir des renseignements sur la déclaration et le contrôle du fret exporté du Canada, veuillez consulter le mémorandum D3-1-8, *Transport du fret – Exportations.*

TABLE DES MATIÈRES

	Page
Lignes directrices et renseignements généraux	2
Codes d'identification de transporteur et de transitaire	2
Exigence en matière de garantie pour les transporteurs aériens cautionnés	2
Délais de réutilisation des numéros de référence/ contrôle du fret ou du moyen de transport aérien	3
Généralités – Exigences relatives à la déclaration de fret aérien	3
Arrivée à un aéroport d'entrée autorisé	3
Fret aérien aux aéroports n'offrant pas de services au secteur commercial	3
Lignes directrices et procédures relatives à la déclaration de fret aérien	3
Messages de rejet	4
Déclaration de fret aérien (OS 802)	4
Déclaration de fret supplémentaire (OS 687)	4
Déclaration d'expédition fractionnée (OS 786)	4
Déclaration de mouvement par code partagé	5
Déclaration de mouvement interréseaux	5
Délais de déclaration du fret	5
Déclaration des expéditions de faibles valeur ou de valeurs élevées	5
Modifications/corrections des déclarations de fret	6
Modifications/corrections sur papier	6
Modification du numéro de contrôle de fret (NCF)	6
Plan de secours en cas de panne de système	6
Matériel d'entretien des aéronefs étrangers	6
Matériel de commissariat	6
Dispenses de la déclaration IPEC	6
Lignes directrices et procédures générales relatives à la déclaration pour le fret exempté de l'IPEC	7
Modalités de déclaration – Importations exemptées de l'IPEC	7
Modalités de déclaration – Expéditions en transit exemptées de l'IPEC	8
Déroutements et transferts – Exigences de la dispense de l'IPEC	8
Lignes directrices relatives à la déclaration du fret Lors d'un atterrissage d'urgence pour les dispenses de l'IPEC	9
Procédures de déclaration des expéditions fractionnées exemptées de l'IPEC	10
Lignes directrices partilucières ayant trait aux dispenses de présentation préalable de l'IPEC	11
Expéditions PAD	11
Courrier	11
Marchandises militaires dans des aéronefs appartenant aux forces armées ou nolisées par celles-ci	12
Marchandises commerciales transportées par un passager dans ses propres bagages	12
Expéditions aériennes transfrontalières transportées par la route (Expéditions aériennes par camion)	12
Service de petits colis et fret relevant du programme des EFV par messageries	13
Aéronef vide – lorsque l'aéronef constitue le fret	13
Renseignements et lignes directrices supplémentaires	15
Nouveaux documents de contrôle de fret	15
Expéditions aériennes par mode routier entre des aéroports au Canada	15
Modalités de la livraison et transferts à un entrepôt d'attente	15
Renseignements sur les sanctions	16
Renseignements supplémentaires	16
Annexe A – Glossaire	17
Annexe B – Comment remplir le connaissement aérien IATA	18
Annexe C – Comment remplir le connaissement express aérien IATA	19
Annexe D – Calcul du montant de la garantie dans le mode aérien	20

Agence des services frontaliers du Canada | Canada Border Services Agency

Ottawa, le 13 août 2008

MÉMORANDUM D3-2-2

En résumé

TRANSPORT DU FRET AÉRIEN – IMPORTATIONS

1. Le présent mémorandum a été révisé afin de mettre à jour la terminologie et les renseignements sur les personnes-ressources de l'Agence des services frontaliers du Canada.

2. Le présent mémorandum a aussi été mis à jour de manière à inclure des lignes directrices et des procédures précises ayant trait à la présentation du fret aérien par Information préalable sur les expéditions commerciales (IPEC).

3. Le présent mémorandum a également été mis à jour de manière à fournir des lignes directrices et des procédures concernant la présentation du fret en transit ou du fret restant à bord (FRAB), en remplacement du Mémorandum D3-2-3, *Transport du fret aérien – En transit*.

4. Le contenu portant sur le programme IPEC a été incorporé dans le présent mémorandum et/ou dans le Mémorandum D3-1-1, *Politique sur l'importation et le transport des marchandises*, D3-2-1, *Trafic aérien commercial international et déclaration du moyen de transport*, le Mémorandum D3-5-1, *Navires commerciaux en service international* et le Mémorandum D3-5-2, *Transport du fret maritime – Importations*.

5. Les changements apportés aux privilèges de la post vérification dont bénéficient les transporteurs aériens ont été incorporés dans le présent mémorandum et dans le Mémorandum D3-3-6, *Système de post vérification douanière*.

6. Les changements dans le délai de réutilisation des numéros de référence du fret aérien et du moyen de transport aérien ont été incorporés dans le présent mémorandum.

Imprimé au Canada

Canada

Canada Border Services Agency | Agence des services frontaliers du Canada

Ottawa, July 3, 2009

MEMORANDUM D3-3-1

In Brief

FORWARDED AND CONSOLIDATED CARGO – IMPORT MOVEMENTS

1. The Memorandum D3-3-1, dated September 9, 2008, supersedes Memorandum D3-3-1, dated January 31, 1992.
2. This In Brief page has been revised to denote changes made as a result of the Government of Canada's Paperwork Burden Reduction Initiative. This revision replaces the In Brief page dated September 9, 2008.
3. In accordance with the above, the following changes were made:

   (a) Paragraph 5, Cargo Control Documentation Requirements (Memorandum D3-3-1, dated January 31, 1992), was revised as the requirements for the proper completion of a cargo control document are available in the Appendices of Memorandum D3-1-1, dated September 16, 2008; refer to paragraph 12, Cargo Control Documentation Requirements (Upon arrival) (Memorandum D3-3-1, dated September 9, 2008).

Printed in Canada

Canada

Agence des services frontaliers du Canada | Canada Border Services Agency

Ottawa, le 3 juillet 2009

MÉMORANDUM D3-3-1

En résumé

TRANSPORT DU FRET EXPÉDIÉ ET GROUPÉ – IMPORTATIONS

1. Le Mémorandum D3-3-1, en date du 9 septembre 2008 remplace le Mémorandum D3-3-1 en date du 31 janvier 1992.
2. La présente page « En résumé » a été révisée en vue de tenir compte des modifications apportées en raison de l'Initiative d'allégement du fardeau de la paperasserie du gouvernement du Canada. La présente révision remplace la page « En résumé » en date du 9 septembre 2008.
3. Conformément à ce qui précède, les modifications suivantes ont été apportées :

   a) Le paragraphe 5, Exigences relatives aux documents de contrôle du fret (Mémorandum D3-3-1, en date du 31 janvier 1992), a été révisé puisque les exigences relatives aux consignes pour remplir adéquatement les documents de contrôle du fret sont disponibles dans les annexes du Mémorandum D3-1-1, en date du 16 septembre 2008; consultez le paragraphe 12, Exigences relatives aux documents de contrôle du fret (à l'arrivée) (Mémorandum D3-3-1, en date du 9 septembre 2008).

Imprimé au Canada

Canada

Canada Border Services Agency | Agence des services frontaliers du Canada

Ottawa, May 8, 2013

MEMORANDUM D3-3-1

In Brief

FORWARDED AND CONSOLIDATED CARGO – IMPORT MOVEMENTS

This memorandum replaces the Memorandum D3-3-1 dated September 9, 2008. It has been revised to denote the following changes:

(a) Agency, Division and Branch names were revised to the current appellations.

(b) Paragraph 9 updated to reflect policy change.

Printed in Canada

Canada

Ottawa, May 8, 2013

MEMORANDUM D3-3-1

FORWARDED AND CONSOLIDATED CARGO – IMPORT MOVEMENTS

This memorandum outlines and explains specific Canada Border Services Agency (CBSA) requirements and procedures for secondary reporting and control of in-bond cargo deconsolidated in Canada by deconsolidators and by bonded freight forwarders. Memorandum D3-1-1, *Policy Respecting the Importation and Transportation of Goods*, should be referred to for the general CBSA requirements and administrative policies that apply to all modes of transport.

GUIDELINES AND GENERAL INFORMATION

Definitions

1. From a CBSA standpoint, a consolidation exists when a number of shipments are grouped together by a carrier, consolidator or freight forwarder and shipped to the carrier, an agent or a freight forwarder as one shipment and reported to the CBSA on one cargo control document (CCD) and under one cargo control number (CCN).

2. A deconsolidation exists when a consolidated shipment is divided into individual shipments consigned to individual consignees and reported to the CBSA on individual cargo control documents known as supplementary reports.

3. For purposes of this memorandum, the term "freight forwarder" includes deconsolidators and pool car operators. A "bonded freight forwarder" is defined as an agent who arranges for the transportation of goods, and who may provide other services such as grouping and consolidating shipments, destuffing containers, Customs brokerage and warehousing. Freight forwarders do not transport goods into Canada; but, if in possession of a valid bonded CBSA freight forwarder carrier/identifier code, may transport in-bond goods from point to point within Canada. Bonded freight forwarders provide secondary cargo reports to the CBSA and provide control of in-bond goods.

4. For the purposes of this memorandum, a "non-bonded freight forwarder" is defined as a freight forwarder who only transmits electronic Advance Commercial Information (ACI) supplementary reports.

5. For the purposes of this memorandum, a supplementary cargo report is defined as a set of data elements transmitted by a carrier or freight forwarder client to complete an electronic Advance Commercial Information (ACI) cargo report. Data elements include detailed cargo information that is not available on the original cargo report (i.e. ultimate consignee, precise description, and shipper information).

6. For the purposes of this memorandum, a secondary cargo control document is defined as a cargo control document that is submitted to the CBSA by a carrier, freight forwarder or importer in order to acquit the primary cargo control document. An example of a secondary cargo control document is remanifest, house bill or abstract.

Freight Forwarder Carrier/Identifier Codes and Security Requirements

7. All freight forwarders, carriers or other parties authorized to report commercial goods to the CBSA electronically or on an approved cargo control document must have a CBSA issued carrier or identifier code. This code is used as the first four digits/characters of the cargo control number on electronic ACI supplementary reports and on secondary cargo control documents.

8. All approved freight forwarders are assigned a four character identifier code beginning with an 8 (also known as an 8000 series identifier).

9. Freight forwarders must be bonded in order to move or transport in-bond goods from one point in Canada to another point(s) in Canada or from arrival warehouses to CW type warehouses. No international movement or transportation of goods is allowed under a bonded freight forwarder carrier code. To apply to conduct bonded freight forwarder operations, please refer to "Types of Carriers and Freight Forwarders" under "Commercial carriers" on the CBSA Web site. The application form must be accompanied by the appropriate amount of security. For more information, please see the CBSA Web site at **www.cbsa.gc.ca**.

Note: Only freight forwarders physically located in Canada are eligible to apply for a bonded freight forwarder carrier code.

10. Non-bonded freight forwarders are not allowed the privileges outlined in this memorandum. A non-bonded freight forwarder that is in possession of a valid non-bonded CBSA freight forwarder carrier/identifier code is only allowed to transmit electronic ACI supplementary.

11. Companies seeking to become both primary carriers and freight forwarders should have separate and distinct operating names. A separate application form with the appropriate amount of security must be filed for each

operation seeking a CBSA carrier or identifier code. For additional application information, please see Memorandum D3-1-1.

Cargo Control Documentation Requirements (Upon Arrival)

12. Cargo shipments deconsolidated in Canada must be documented on an approved cargo control document. Each individual shipment must be documented on a separate cargo control document with all mandatory fields fully and properly completed as outlined in the appendices of Memorandum D3-1-1.

13. Bonded freight forwarders may use the standard *CBSA Cargo Control Document*, Form A8A(B). The bonded freight forwarder may have cargo control documents privately printed in a format acceptable to the CBSA. Cargo control document specifications for privately printed documents as well as completion requirements for Form A8A(B) are outlined in the appendices of Memorandum D3-1-1.

14. Freight forwarders who have their cargo control documents privately printed will be required to have the cargo control number in bar code format, unless exempted from this requirement by the CBSA. The cargo control number must not be duplicated for a three-year period. Bar code specifications for the cargo control numbers are found in the appendices of Memorandum D3-1-1.

15. Deconsolidators who are not bonded are not permitted to deconsolidate goods until after the goods have been released by the CBSA. However, deconsolidators who intend to deconsolidate goods after CBSA release must report those shipments to the CBSA on *Customs Cargo Control Abstract*, Form A10. A separate cargo control abstract, Form A10 must be prepared for each portion of the initial consolidation requiring separate acquittal and the total quantity of the A10's must account for the entire quantity as shown on the carrier's cargo control document. All forms must be numbered in accordance with the abstract numbering system. Further details on abstract cargo control documents can be found in Memorandum D3-1-1.

16. Freight forwarders operating under the post audit system who are consolidating shipments at more than one location in the foreign country for furtherance to Canada must ensure that their cargo control numbers are non-duplicating and are assigned from an accountable series bearing a distinct prefix to identify each location in the foreign country.

Cargo Reporting and Control Procedures (Upon Arrival)

17. Since freight forwarders do not transport goods into Canada, the primary carrier must show the freight forwarder as the consignee on the electronic ACI cargo report and on the cargo control document presented at time of arrival.

18. The primary carrier, on arrival at the authorized destination, will provide the bonded freight forwarder with the long room and customs delivery authority copies of the primary cargo control document as advice of arrival. Upon receipt of these copies, the bonded freight forwarder must provide the CBSA with a detailed breakdown of the grouping or consolidation into separate shipments by presenting a secondary cargo control document for each shipment.

19. Bonded freight forwarders must present the mail and station copies of the secondary cargo control document(s) along with the long room and customs delivery authority copies of the primary cargo document to the CBSA in order to acquit the primary carrier's cargo report, prior to, or at the same time as, the distribution of the notices of arrival to the consignees. The long room and customs delivery authority copies of the primary cargo control document must be presented to the CBSA at the same time as the mail and station copies of all the secondary cargo control documents associated with that primary cargo control document.

20. After the secondary cargo control documents are examined by the CBSA to verify that all goods (as reported on the carrier's primary cargo report) are included in the breakdown, the customs delivery authority copy of the primary cargo control document will be stamped by the CBSA and notation made in the acquittal field indicating the total number of secondary reports/cargo control documents and the range of secondary cargo control document numbers. The customs delivery authority copy is then returned to the sufferance warehouse operator. The long room copy of the primary cargo control document will be filed by the CBSA with the related secondary cargo control document(s).

21. The long room and customs delivery authority copies of the secondary cargo control document(s) will serve as the consignee's notice of arrival of the goods. These copies must be presented to the CBSA with the corresponding release document(s). When release is authorized by the CBSA, the customs delivery authority copy of the secondary cargo control document will be stamped and returned to the warehouse operator as authority to release the goods. The long room copy of the secondary cargo control document will be retained on file by the CBSA.

22. The warehouse operator's copy of the secondary cargo control document(s) will serve as the warehouse operator's proof of receipt of goods and as notice of the deconsolidation. The bonded freight forwarder will be responsible for ensuring that the sufferance warehouse operator is provided with the warehouse operator's copy of the secondary cargo control document(s). Further details on warehouse operator's record keeping requirements may be found in Memorandum D4-1-4, *Customs Sufferance Warehouses*.

23. In all cases under this procedure, the bonded freight forwarder's secondary cargo control document acquits the primary carrier's cargo control document in the CBSA system. The bonded freight forwarder becomes responsible for dealing with shortages, reporting overages, and for all such matters as would normally relate to the carrier. For further details on shortages and overages, refer to Memorandum D3-1-1.

Furtherance of Goods

24. Where any shipments move forward to another point in-bond, they may move under the bonded freight forwarder's security and documentation provided that the bonded freight forwarder has an agent handling the load on his/her behalf or operates a sufferance warehouse at destination. Otherwise, the shipment will move under the actual transporting carrier's security and documentation.

25. Where the shipment is to be transported under the bonded freight forwarder's document, the name and location (including locator code) of the sufferance warehouse receiving the goods must be shown in the "Location of Goods" field. The name of the agent handling the load (if applicable) must also be shown on the document.

26. In the above case, although the shipment is in-bond, it will be turned over to the carrier as a domestic shipment with the domestic bill of lading annotated as, "CARGO COVERED BY THE FREIGHT FORWARDER'S CARGO CONTROL DOCUMENT. DO NOT MANIFEST." The transporting carrier must not present the domestic bill of lading to the CBSA as this creates duplicate cargo reports within the CBSA inventory system.

27. Where the onward movement is covered by the bonded freight forwarder's cargo control document, the bonded freight forwarder will be responsible to the CBSA insofar as this shipment is concerned. Therefore, it is in the bonded freight forwarder's best interest to ensure that the transporting carrier is fully aware that the shipment is in-bond, that it is already covered by the bonded freight forwarder's cargo control document in the CBSA system, and that the shipment must be delivered into a sufferance warehouse that has been approved to receive such freight.

28. Where the onward movement is covered by the actual bonded transporting carrier's cargo control document (remanifest), reference must be made to the previous cargo control document (being the bonded freight forwarder's advice note/secondary cargo control document) in order for the CBSA to cancel the bonded freight forwarder's document and to re-establish a new record under the transporting carrier's code at destination.

29. Where one shipment is carried on more than one trailer, a cargo control document for each trailer must be presented to the CBSA. Each cargo control document must have a unique number.

30. In those cases where the bonded freight forwarder prepares the carrier's remanifest, and the document is prepared PRIOR to the submission of the bonded freight forwarder's secondary cargo control document(s) to the CBSA, the carrier's document may be submitted for that portion of the secondary report and will replace the bonded freight forwarder's advice note for that particular shipment. The carrier's remanifest must indicate the prime cargo control number in the ''Previous Cargo Control Number'' field.

31. These procedures will also apply to single shipments (full load, one consignee) previously consigned to bonded freight forwarders and that are to be forwarded to another CBSA office.

32. Diversion notice procedures are not applicable to shipments covered by a bonded freight forwarder's cargo control document. When the wrong destination (receiving CBSA office) is shown on the bonded freight forwarder's document, the shipment must be remanifested by either the bonded freight forwarder or the carrier to cover the onward movement. Further details on remanifest cargo control documents are contained in Memorandum D3-1-1.

33. Consolidations consigned to post audit international rail freight forwarders may be unloaded into an approved sufferance warehouse without CBSA supervision.

34. Consolidations consigned to bonded freight forwarders may only be unloaded when authorized by the CBSA; in no circumstances will the conveyances, containers or parts thereof in which goods are transported be opened or the seals removed without the permission of the CBSA.

35. In the event that bonded or post audit freight forwarders fail to adhere to any of these procedures, they may be required to submit all CBSA copies of the secondary cargo control documents for validation, prior to distribution to the importer.

In-transit sea-air Shipments to an Authorized Freight Forwarder for Transshipment Through Canada

36. This procedure allows consolidated in-transit sea-air shipments to move from the CBSA office of importation directly to a class CW warehouse at the airport of export on the bonded freight forwarder's documentation. The airline's Outward Report will acquit the bonded freight forwarder's secondary cargo control documents (house bills). The bonded freight forwarder will be fully liable for the goods from the time of their arrival into Canada until they are exported.

37. An authorized bonded freight forwarder's secondary cargo control document (house bill) will be accepted as a primary cargo report to the CBSA when it covers only shipments for deconsolidation and transhipment through Canada.

38. The cargo control number must be prefixed with a "T" to readily identify for CBSA purposes that the goods are being transhipped through Canada, e.g., 8000 T1234.

39. An individual secondary cargo control document (house bill) must be presented to the CBSA for each shipment in the container. The secondary cargo control document (house bill) must be manifested onto the airport from which the shipment will be exported. However, the goods may enter the bonded freight forwarder's class CW sufferance warehouse either at an airport or off-site for deconsolidation as per each individual secondary cargo control document (house bill). The "Location of Goods" field must indicate the name and location of the authorized class CW sufferance warehouse for deconsolidation.

40. The "Consignee Name and Address" field must include the name and address of the person or firm importing the goods in the country of destination, c/o the Canadian bonded freight forwarder (name) handling the goods.

41. The container identification number must be included in the "Description of Goods" field.

42. If in-transit goods are diverted to domestic use in violation of the intent of these procedures, the CBSA will suspend the acceptance of the bonded freight forwarder's secondary cargo control documents (house bills) as primary report to the CBSA.

Combined Loads

43. Where one bonded freight forwarder includes shipments for other bonded freight forwarders in the consolidation, the primary bonded freight forwarder must provide the CBSA with a breakdown of the grouping by presenting a secondary cargo control document for each consignee. In turn, the secondary bonded freight forwarders will then prepare a secondary cargo control document for each ultimate consignee within their own consolidation. In these cases, the same cargo reporting and control procedures as previously outlined in this memorandum are to be followed.

Shippers Load and Count

44. When goods carried under shipper's load and count arrangements are consigned to a freight forwarder, the freight forwarder will be held responsible for reporting the actual number of pieces on the secondary report.

45. When the secondary documents account for less than the number of pieces declared on the original cargo control document, the freight forwarder must provide evidence, such as a consist sheet or telex from the shipper, to substantiate the discrepancy. The evidence must be presented to the CBSA with the secondary documents. The original carrier will not be required to provide a rewritten cargo control document.

46. When the freight forwarder cannot immediately furnish proof of the actual number of pieces, a secondary cargo control document must be prepared by the freight forwarder to cover the shortage. The cargo control document must bear the notation "Goods Short" in the "Consignee Name and Address" field and be cross-referenced to the original cargo control document. When proof is available, it must be presented to the CBSA along with the long room and customs delivery authority copies of the secondary cargo control document.

47. When the freight forwarder's secondary documents account for more pieces than the number of pieces declared on the original cargo control document, the CBSA will note on the original cargo control document the voluntary disclosure of the additional pieces. The original carrier will not be required to provide a rewritten cargo control document.

Single Shipments

48. When a single shipment consigned (i.e., addressed) to a bonded freight forwarder will be CBSA cleared at the point of unloading, the bonded freight forwarder may advise the consignee of the arrival of the goods either by presenting their own secondary cargo control document (house bill)/advice note or by surrendering the primary carrier's cargo control document for subsequent presentation to the CBSA with the applicable release document.

49. The following procedures must be adhered to in those instances where a bonded freight forwarder chooses to present their own secondary cargo control document (house bill) to the consignee as the notice of the arrival of the shipment.

50. Upon receipt of the arrival notice from the primary carrier (two copies of the cargo control document), the bonded freight forwarder will prepare their secondary cargo control document (house bill)/advice note. All information as shown on the primary cargo control document, including the primary carrier code and cargo control number, is to be transcribed onto the secondary cargo control document (house bill)/advice note.

51. The mail and station copies of the secondary cargo control document (house bill)/advice note must be removed from the block and destroyed by the bonded freight forwarder to ensure that the data already on file with the CBSA is not duplicated. The long room and customs delivery Authority copies of the secondary cargo control document (house bill)/advice note will be given to the consignee in lieu of the carrier's copies for presentation to the CBSA with the applicable release document.

52. Bonded freight forwarders who repeatedly make errors in the transcription of the information from the carrier's document may be required to submit the carrier's advice notes for verification by the CBSA or may have this privilege withdrawn.

53. These procedures do not apply when single shipments are to be remanifested to another CBSA office for clearance

on the bonded freight forwarder's document or when a single shipment has been split, i.e., when the total quantity does not arrive in a single shipment.

Delivery Requirements and Transfers to Sufferance Warehouses

54. Consolidated cargo consigned to a bonded freight forwarder may be transferred from a primary rail, marine or highway sufferance warehouse to the bonded freight forwarder's type CW sufferance warehouse (or agent thereof) providing:

(a) The warehouse is licensed to receive the freight; and

(b) The secondary documents (house bills) are presented to the CBSA prior to the transfer.

55. Consolidated and single shipments consigned to a bonded freight forwarder may be transferred from a primary air sufferance warehouse to the bonded freight forwarder's type CW air sufferance warehouse (or agent thereof) on the original air cargo control document or freight forwarder's secondary documents (house bills) providing:

(a) The warehouse is licensed to receive the freight; and

(b) The location of the goods is clearly indicated on the air cargo control document; or

(c) When house bills are used, they are presented to the CBSA prior to the transfer.

56. Single or consolidated shipments consigned to a bonded freight forwarder arriving by rail, marine or highway may be transferred from the primary rail, marine or highway sufferance warehouse to the bonded freight forwarder type CW sufferance warehouse (or agent thereof) providing:

(a) The warehouse is licensed to receive the freight; and

(b) The shipment is documented on the freight forwarder's cargo control document; and presented to the CBSA prior to the transfer.

57. Single or consolidated shipments consigned to a bonded freight forwarder and documented under the marine overland movement procedure may be delivered directly to the bonded freight forwarder's type CW sufferance warehouse (or agent thereof) providing:

(a) The warehouse is licensed to receive the freight;

(b) The warehouse has been approved as a designated release point under the marine carrier's overland movement authority; and

(c) The secondary documents (house bills) for consolidated cargo are presented to the CBSA prior to deconsolidation.

58. Consolidated in-transit sea-air shipments documented under an authorized bonded freight forwarder's cargo control document may be transferred directly to a bonded freight forwarder's type CW sufferance warehouse at the airport of export providing:

(a) The bonded freight forwarder's cargo control document is accepted as a primary report to the CBSA; and

(b) The cargo control document covers only shipments for deconsolidation and transshipment through Canada.

Freight Forwarder Reporting Under Advance Commercial Information (ACI)

59. Under ACI, the actual shipper name and address, ultimate consignee name and address, and detailed commodity description are mandatory and must be sent electronically in accordance with the timeframes outlined in Memorandum D3-2-2, *Air Cargo – Import and In-transit Movements* and in Memorandum D3-5-2, *Marine Cargo – Import Movements*. Freight forwarders have the option of electronically transmitting this mandatory information on an ACI supplementary cargo report directly to the CBSA, through a service provider, or by providing the details to the carrier. Supplementary cargo reports must also cross reference the ACI cargo report number (the primary carrier's cargo report number). For more information please refer to Memorandum D3-2-2 and Memorandum D3-5-2.

60. In the marine mode, foreign freight forwarders (including U.S. freight forwarders) may transmit electronic ACI supplementary cargo reports for import, in-transit and Freight Remaining on Board (FROB) movements.

61. In the air mode, foreign freight forwarders (including U.S. freight forwarders) are not allowed to transmit supplementary cargo reports for import shipments, and may only transmit ACI supplementary cargo reports for an in-transit or FROB movement when no Canadian entity is involved.

62. A CBSA 8000 series identifier code is required for transmitting ACI supplementary cargo reports to the CBSA.

63. Freight forwarders wishing to obtain a non-bonded CBSA identifier code, must apply using an *Application to Obtain a Non-bonded Freight Forwarder Code (to Supply Electronic Supplementary Data for Advance Commercial Information (ACI) Only)* – form E369-1. This form can be found on the CBSA Web site at www.cbsa.gc.ca under "Publications and Forms". This non-bonded identifier code only authorizes the freight forwarder to transmit electronic supplementary ACI cargo reports. For additional information regarding ACI cargo reporting, please see Memorandum D3-2-2 and Memorandum D3-5-2.

64. The existing deconsolidation and secondary reporting, upon arrival, procedures and requirements apply and are outlined in this memorandum.

65. The unique ACI supplementary cargo report number used for the ACI supplementary cargo report cannot be used on the secondary cargo control document(s). The secondary cargo control document must have a different and unique cargo control number. All secondary cargo control documents will be linked to the primary carrier's cargo report, which is the primary cargo control document/report for the cargo.

Penalty Information

66. For information on administrative penalties, please refer to Memorandum D22-1-1, *Administrative Monetary Penalty System* (AMPS). Information on AMPS penalties is also available on the CBSA Web site at www.cbsa.gc.ca.

67. Other administrative sanctions, such as the revocation of program privileges and penalties of other government departments, may also be applicable.

68. In some situations, failure to comply with the CBSA requirements outlined in the *Customs Act*, may result in the seizure and forfeiture of the goods and/or conveyance, and in serious cases criminal charges may be applicable. For more information on the *Customs Act*, please visit the Department of Justice Canada's Web site at www.laws-lois.justice.gc.ca.

Additional Information

69. The CBSA's Border Information Service (BIS) line responds to public inquiries related to import requirements of other government departments, including Industry Canada. You can access BIS toll-free throughout Canada by calling **1-800-461-9999**. If you are calling from outside Canada, you can access BIS by calling 204-983-3500 or 506-636-5064 (long-distance charges will apply). To speak directly to an agent, please call during regular business hours from Monday to Friday (except holidays), 8 a.m. to 4 p.m. local time. More BIS information can be found on the CBSA's Web site at **www.cbsa.gc.ca**.

70. For more information, visit the CBSA Web site at **www.cbsa.gc.ca**.

REFERENCES

ISSUING OFFICE –

Import Programs Management
Commercial Border Programs Management
Programs Branch

HEADQUARTERS FILE –

7718-0

LEGISLATIVE REFERENCES –

Customs Act

OTHER REFERENCES –

D3-1-1, D3-2-2, D3-5-2, D4-1-4, D22-1-1

SUPERSEDED MEMORANDA "D" –

D3-3-1, September 9, 2008

Services provided by the Canada Border Services Agency are available in both official languages.

Printed in Canada

RÉFÉRENCES

BUREAU DE DIFFUSION –

Gestion des programmes des importations
Division des programmes frontaliers du secteur commercial
Direction générale des programmes

DOSSIER DE L'ADMINISTRATION CENTRALE –

7718-0

RÉFÉRENCES LÉGALES –

Loi sur les douanes

AUTRES RÉFÉRENCES –

D3-1-1, D3-2-2, D3-5-2, D4-1-4, D22-1-1

CECI ANNULE LES MÉMORANDUMS « D » –

D3-3-1, 9 septembre 2008

Les services fournis par l'Agence des services frontaliers du Canada sont offerts dans les deux langues officielles.

Imprimé au Canada

Canada en composant le numéro sans frais **1-800-461-9999**. Si vous appelez de l'extérieur du Canada, vous pouvez avoir accès au SIF en composant le 204-983-3500 ou le 506-636-5064 (des frais d'interurbain s'appliqueront). Afin de parler directement à un agent, veuillez appeler durant les heures de bureau, du lundi au vendredi (sauf les jours fériés), de 8 h à 16 h, heure locale. Pour plus de renseignements sur le SIF, consultez le site Internet de l'ASFC au **www.asfc.gc.ca**.

70. Pour obtenir plus d'information, consultez le site Internet de l'ASFC au **www.asfc.gc.ca**.

c) Les documents (papiers creux) secondaires pour le fret groupé soient présentés à l'ASFC avant le dégroupement.

58. Les expéditions mer-air groupées en transit consignées sur le document de contrôle du fret d'un transitaire cautionné autorisé peuvent être transférées directement à un entrepôt d'attente de la catégorie CW du transitaire cautionné à l'aéroport d'exportation à la condition que :

a) Le document de contrôle du fret du transitaire autorisé soit accepté comme déclaration principale à l'ASFC, et

b) Le document de contrôle du fret ne vise que des expéditions devant être dégroupées et transbordées au Canada.

Transitaires faisant la déclaration par information préalable sur les expéditions commerciales (IPEC)

59. Dans le système IPEC, le nom et l'adresse de l'expéditeur réel, le nom et l'adresse du destinataire ultime et la description détaillée des marchandises sont obligatoires et doivent être envoyés électroniquement conformément aux délais fixés dans le Mémorandum D3-2-2, *Transport de fret aérien – Importations* ainsi que dans le Mémorandum D3-5-2, *Transport du fret maritime – Importations*. Les transitaires ont le choix de transmettre électroniquement ces renseignements obligatoires dans une déclaration de fret supplémentaire par IPEC directement à l'ASFC, par l'entremise d'un prestataire de services ou par la transmission des détails au transporteur. Les déclarations de fret supplémentaires doivent porter le numéro de déclaration de fret par IPEC (le numéro de déclaration de fret du transporteur principal). Pour plus de renseignements, voir le Mémorandum D3-2-2 et le Mémorandum D3-5-2.

60. Dans le mode maritime, les transitaires étrangers (y compris les transitaires aux États-Unis) peuvent transmettre des déclarations électroniques de fret supplémentaires par IPEC pour l'importation, le transit et le fret restant à bord (FRAB).

61. Dans le mode aérien, les transitaires étrangers (y compris les transitaires aux États-Unis) ne peuvent transmettre des déclarations de fret supplémentaires pour les expéditions importées. Ils ne peuvent transmettre que des déclarations de fret par IPEC pour des marchandises en transit ou FRAB lorsqu'une entité canadienne intervient.

62. Un code d'identification tiré de la série 8000 de l'ASFC est nécessaire à la transmission des déclarations de fret supplémentaires par IPEC à l'ASFC.

63. Les transitaires qui désirent obtenir un code d'identification de transitaire non cautionné de l'ASFC doivent en faire la demande au moyen du formulaire E369-1, *Demande pour obtenir un code de transitaire non cautionné (pour fournir des données électroniques supplémentaires pour le Système d'information préalable sur les expéditions commerciales (SIPEC) seulement*). Ce formulaire peut être trouvé sur le site Internet de l'ASFC au www.asfc.gc.ca sous la rubrique Publications et formulaires. Ce code d'identification de transitaire non cautionné autorise seulement le transitaire à transmettre électroniquement des déclarations de fret supplémentaires par IPEC. Pour des renseignements supplémentaires sur la déclaration de fret par IPEC, voir le Mémorandum D3-2-2 et le Mémorandum D3-5-2.

64. Les procédures et les exigences en vigueur relatives au dégroupement et à la déclaration secondaire, à l'arrivée, s'appliquent et sont énoncées dans le présent mémorandum.

65. Le numéro unique de déclaration de fret supplémentaire par IPEC servant à la déclaration de fret supplémentaire par IPEC ne peut être utilisé sur le ou les documents de contrôle du fret secondaires. Le document de contrôle du fret secondaire doit avoir un numéro de contrôle du fret différent et unique. Tous les documents de contrôle du fret secondaires seront liés à la déclaration de fret du transporteur principal qui est le document de contrôle du fret/la déclaration de fret principal.

Renseignements sur les sanctions

66. Pour plus de renseignements sur les sanctions administratives, se reporter au Mémorandum D22-1-1, *Régime de sanctions administratives pécuniaires* (RSAP). Des renseignements sur les sanctions RSAP sont aussi disponibles sur le site Internet de l'ASFC au www.asfc.gc.ca.

67. D'autres sanctions administratives, telles l'annulation des privilèges conférés par les programmes et les sanctions d'autres ministères gouvernementaux, peuvent aussi s'appliquer.

68. Dans certaines situations, la négligence de respecter les exigences de l'ASFC énoncées dans la *Loi sur les douanes* peut entraîner la saisie et la confiscation des marchandises et(ou) du moyen de transport et, dans les cas graves, des accusations au criminel peuvent être portées. Pour plus d'information sur la *Loi sur les douanes*, veuillez consulter le site Internet de la Ministère de la Justice Canada au www.laws-lois.justice.gc.ca.

Renseignements supplémentaires

69. La ligne du Service d'information sur la frontière (SIF) de l'ASFC sert à répondre aux demandes d'information du public relatives aux exigences en matière d'importation d'autres ministères, y compris Industrie Canada. Vous pouvez avoir accès à ce service partout au

exemplaires du document de contrôle du fret secondaire pour la salle des comptoirs et l'autorisation douanière de livraison.

47. Lorsque les documents secondaires de l'expéditeur de fret indiquent un nombre d'unités supérieur au nombre d'unités déclarées sur le document de contrôle du fret original, l'ASFC doit indiquer sur le document de contrôle du fret original que les unités additionnelles ont été déclarées volontairement. Le transporteur original ne sera pas tenu de fournir un nouveau document de contrôle du fret récrit.

Expéditions uniques

48. Lorsqu'une expédition unique destinée (c.-à-d. adressée) à un transitaire cautionné sera dédouanée aux fins de l'ASFC au point de déchargement, le transitaire cautionné peut aviser le destinataire de l'arrivée des marchandises en présentant son propre avis/document (papier creux) de contrôle du fret secondaire ou en remettant le document de contrôle du fret du transporteur principal pour qu'il soit présenté ultérieurement à l'ASFC avec le document de mainlevée applicable.

49. Les procédures suivantes doivent être suivies lorsqu'un expéditeur de fret décide de présenter son propre papier creux au destinataire comme avis d'arrivée pour l'expédition.

50. Sur réception de l'avis d'arrivée provenant du transporteur principal (deux exemplaires du document de contrôle du fret), le transitaire cautionné remplit son avis/document (papier creux) de contrôle du fret secondaire. Tous les renseignements figurant sur le document de contrôle du fret principal, y compris le code de transporteur et le numéro de contrôle du fret principal, doivent être reportés sur l'avis/le document (papier creux) de contrôle du fret secondaire.

51. L'exemplaire de la poste et l'exemplaire de la gare de l'avis/du document (papier creux) de contrôle du fret secondaire doivent être retirés du jeu de documents et détruits par le transitaire cautionné pour s'assurer que les données déjà dans le dossier de l'ASFC ne sont pas répétées. L'exemplaire de la salle des comptoirs et l'exemplaire d'autorisation de livraison douanière de l'avis/du document (papier creux) de contrôle du fret secondaire sont remis au destinataire au lieu des exemplaires du transporteur pour qu'ils soient présentés à l'ASFC avec le document de mainlevée applicable.

52. Les transitaires cautionnés qui font constamment des erreurs en transcrivant des renseignements figurant sur le document du transporteur peuvent être tenus de présenter les avis du transporteur pour vérification par l'ASFC ou peuvent perdre ce privilège.

53. Ces procédures ne s'appliquent pas lorsque des expéditions simples doivent être acheminées au moyen d'un nouveau manifeste jusqu'à un autre bureau de l'ASFC pour y être dédouanées à l'aide du document du transitaire cautionné ou lorsqu'une expédition unique a été fractionnée, c.-à-d. lorsque la quantité globale n'arrive pas d'un seul coup.

Exigences en matière de livraison et transfert aux entrepôts d'attente

54. Le fret groupé destiné à un transitaire cautionné peut être transféré d'un entrepôt d'attente ferroviaire, maritime ou routier à un entrepôt d'attente de la catégorie CW du transitaire cautionné (ou de son mandataire), à la condition que :

a) l'agrément de l'entrepôt lui permette de recevoir ce fret, et

b) les documents (papiers creux) secondaires soient présentés à l'ASFC avant le transfert.

55. Les expéditions groupées et celles destinées à un transitaire cautionné peuvent être transférées d'un entrepôt d'attente aérien principal à un entrepôt d'attente aérien de la catégorie CW du transitaire cautionné (ou de son mandataire) au moyen du document de contrôle du fret aérien original ou des documents (papiers creux) secondaires du transitaire, à la condition que :

a) L'agrément de l'entrepôt lui permette de recevoir ce fret, et

b) L'emplacement des marchandises soit clairement indiqué sur le document de contrôle du fret, ou

c) Lorsque des papiers creux sont utilisés, ils soient présentés à l'ASFC avant le transfert.

56. Les expéditions simples ou groupées destinées à un transitaire cautionné et arrivant par rail, par eau ou par grand-route peuvent être transférées de l'entrepôt d'attente ferroviaire, maritime ou routier principal à un entrepôt d'attente de la catégorie CW du transitaire cautionné (ou de son mandataire) à la condition que :

a) L'agrément de l'entrepôt lui permette de recevoir ce fret, et

b) L'expédition soit consignée sur le document de contrôle du fret du transitaire et soit présentée à l'ASFC avant le transfert.

57. Les expéditions simples ou groupées destinées à un transitaire cautionnée et consignées conformément à la procédure afférente au transport mer-terre peuvent être livrées directement à un entrepôt d'attente de la catégorie CW du transitaire cautionné (ou de son mandataire) à la condition que :

a) L'agrément de l'entrepôt lui permette de recevoir ce fret,

b) L'entrepôt ait été approuvé comme point désigné de mainlevée en vertu de l'autorisation de transport terrestre du transporteur maritime, et

manifeste établi par le transitaire cautionné ou le transporteur et visant l'acheminement. De plus amples détails sur les documents de contrôle du fret servant de nouveau manifeste figurent dans le Mémorandum D3-1-1.

33. Les expéditions groupées destinées à des transitaires ferroviaires internationaux assujettis à la postvérification peuvent être déchargées dans un entrepôt d'attente agréé sous la supervision de l'ASFC.

34. Les expéditions groupées destinées à des transitaires cautionnés ne peuvent être déchargées qu'avec l'autorisation de l'ASFC; les moyens de transport, les conteneurs ou leurs parties dans lesquels des marchandises sont transportées ne peuvent jamais, sans la permission de l'ASFC, être ouverts ou rompus de leurs scellements.

35. Lorsque des transitaires cautionnés ou assujettis à la postvérification ne respectent pas une de ces procédures, ils peuvent être tenus de présenter tous les exemplaires de l'ASFC des documents de contrôle du fret secondaires pour validation avant leur remise à l'importateur.

Expéditions mer-air en transit destinées à un transitaire autorisé pour transbordement au Canada

36. Cette procédure permet d'acheminer directement des expéditions mer-air groupées en transit depuis le bureau d'importation de l'ASFC jusqu'à un entrepôt de la catégorie CW dans l'aéroport d'exportation au moyen des documents du transitaire cautionné. La déclaration de sortie de la ligne aérienne acquittera les documents (papiers creux) de contrôle du fret secondaires du transitaire cautionné. Le transitaire cautionné sera totalement responsable des marchandises depuis leur arrivée au Canada jusqu'à leur exportation.

37. Le document (papier creux) de contrôle du fret secondaire du transitaire cautionné autorisé est accepté comme déclaration de fret principal à l'ASFC lorsqu'il vise seulement des expéditions devant être dégroupées et transbordées au Canada.

38. Le numéro de contrôle du fret doit être précédé d'un « T » qui permet à l'ASFC de déterminer facilement que les marchandises sont transbordées au Canada, p. ex. 8000 T1234.

39. Un document (papier creux) distinct de contrôle du fret secondaire doit être présenté à l'ASFC à l'égard de chaque expédition dans le conteneur. Le document (papier creux) de contrôle du fret secondaire doit servir de manifeste jusqu'à l'aéroport d'où les marchandises seront exportées. Toutefois, les marchandises peuvent être mises dans un entrepôt d'attente de la catégorie CW du transitaire cautionné dans un aéroport ou à un endroit éloigné pour dégroupement suivant à chaque document (papier creux) de contrôle du fret secondaire existant. La zone « Emplacement des marchandises » doit indiquer le nom et l'endroit de l'entrepôt d'attente de la catégorie CW autorisé où doit avoir lieu le dégroupement.

40. La zone « Nom et adresse du destinataire » doit comprendre le nom et l'adresse de la personne ou de la firme important les marchandises dans le pays de destination, a.s. transitaire cautionné au Canada (nom) qui s'occupe des marchandises.

41. Le numéro d'identification du conteneur doit être inclus dans la zone « Description des marchandises ».

42. Si des marchandises en transit sont réaffectées à une utilisation au pays, contrairement au but des procédures décrites ci-dessus, l'ASFC suspend l'acceptation des documents (papiers creux) de contrôle du fret secondaires du transitaire cautionné en tant que déclaration principale à l'ASFC.

Chargements combinés

43. Lorsqu'un transitaire cautionné inclut des expéditions pour d'autres transitaires cautionnés dans un envoi groupé, le transitaire cautionné principal doit fournir à l'ASFC une décomposition du groupement en présentant un document de contrôle du fret secondaire pour chaque destinataire. Quant aux transitaires cautionnés secondaires, ils doivent dresser un document de contrôle du fret secondaire pour chaque destinataire ultime compris dans leur groupement. En pareil cas, les procédures de déclaration et de contrôle du fret déjà décrites dans le présent mémorandum doivent être suivies.

Compte et chargement par l'expéditeur

44. Lorsque des marchandises, transportées en vertu d'une entente stipulant le compte et le chargement par l'expéditeur, sont confiées à un expéditeur de fret, ce dernier est tenu de déclarer le nombre réel d'unités sur le rapport secondaire.

45. Lorsque les documents secondaires indiquent un nombre d'unités inférieur à celui qui a été déclaré sur le document de contrôle du fret original, l'expéditeur de fret doit présenter une pièce, par exemple une feuille de décomposition ou un télex provenant de l'expéditeur, pour justifier l'écart. La pièce justificative doit être présentée à l'ASFC en même temps que les documents secondaires. Le transporteur original n'est pas tenu de fournir un document de contrôle du fret récrit.

46. Lorsqu'un expéditeur de fret ne peut pas fournir immédiatement de preuve confirmant le nombre réel d'unités, il doit établir un document de contrôle du fret secondaire pour rendre compte du manquant. Ce document doit porter la mention «manquant de marchandises» dans la zone réservée au nom et à l'adresse du destinataire et doit porter un renvoi au document de contrôle du fret original. Lorsque la pièce justificative est disponible, elle doit être présentée à l'ASFC en même temps que les

la tranche des numéros de documents de contrôle du fret secondaires. L'exemplaire d'autorisation de livraison douanière est ensuite remis à l'exploitant d'entrepôt. L'exemplaire de la salle des comptoirs du document de contrôle du fret principal est classé par l'ASFC avec le ou les documents de contrôle du fret secondaires qui y sont reliés.

21. L'exemplaire de la salle des comptoirs et l'exemplaire d'autorisation de livraison douanière du ou des documents de contrôle du fret secondaires servent d'avis d'arrivée des marchandises au destinataire. Ces exemplaires doivent être présentés à l'ASFC avec le ou les documents de mainlevée correspondants. Lorsque l'ASFC autorise la mainlevée, l'exemplaire d'autorisation de livraison douanière du document de contrôle du fret secondaire est timbré remis à l'exploitant d'entrepôt en tant qu'autorisation d'accorder la mainlevée des marchandises. L'exemplaire de la salle des comptoirs du document de contrôle du fret secondaire est conservé dans les dossiers par l'ASFC.

22. L'exemplaire de l'exploitant d'entrepôt du ou des documents de contrôle du fret secondaires sert de preuve de réception des marchandises et d'avis de dégroupement à l'exploitant d'entrepôt. Il appartient au transitaire cautionné de voir à ce que l'exploitant d'entrepôt d'attente reçoive l'exemplaire de l'exploitant d'entrepôt du ou des documents de contrôle du fret secondaires. De plus amples détails sur les dossiers que doit tenir l'exploitant d'entrepôt figurent dans le Mémorandum D4-1-4, *Entrepôts d'attente des douanes*.

23. Selon cette procédure, le document de contrôle du fret secondaire du transitaire cautionné sert toujours à acquitter le document de contrôle du fret du transporteur principal dans le système de l'ASFC. Il appartient alors au transitaire cautionné de s'occuper des manquants, de déclarer les surplus et de régler toutes les questions qui ont normalement trait au transporteur. Pour plus de détails sur les surplus et les manquants, se reporter au Mémorandum D3-1-1.

Acheminement des marchandises

24. Lorsque des expéditions sont acheminées jusqu'à un autre point sous douane, elles peuvent se déplacer sous le couvert de la garantie et des documents du transitaire cautionné, à condition que le transitaire cautionné ait un mandataire qui s'occupe du chargement en son nom ou qu'il exploite un entrepôt d'attente au lieu de destination. Sinon, l'expédition doit se déplacer sous le couvert de la garantie et des documents du transporteur effectif.

25. Lorsque l'expédition doit être transportée au moyen du document du transitaire cautionné, le nom et l'endroit (y compris le code repère) de l'entrepôt d'attente recevant les marchandises doivent être indiqués dans la zone « emplacement des marchandises ». Le nom du mandataire qui s'occupe du chargement (s'il y a lieu) doit également être mentionné sur le document.

26. Dans le cas ci-dessus, même si l'expédition est sous douane, elle sera remise au transporteur en tant qu'expédition nationale et le connaissement national doit porter la mention « FRET VISÉ PAR LE DOCUMENT DE CONTRÔLE DU FRET DU TRANSITAIRE NE PAS ÉTABLIR DE MANIFESTE ». Le transporteur effectif ne doit pas présenter le connaissement national à l'ASFC car cela crée une déclaration de fret en double dans le système de répertoriage de l'ASFC.

27. Lorsque l'acheminement est visé par le document de contrôle du fret du transitaire cautionné, le transitaire cautionné est responsable de l'expédition vis-à-vis de l'ASFC. Donc, il y aurait lieu que le transitaire cautionné s'assure que le transporteur effectif est bien au courant du fait que l'expédition est sous douane, qu'elle est déjà visée par le document de contrôle du fret du transitaire cautionné dans le système de l'ASFC, et que l'expédition doit être livrée à un entrepôt d'attente qui a été autorisé à recevoir un tel fret.

28. Lorsque l'acheminement se fait au moyen du document de contrôle du fret du transporteur cautionné effectif (nouveau manifeste), il faut mentionner le document de contrôle du fret antérieur (qui est le document de contrôle du fret secondaire/la note d'avis du transitaire cautionné) afin que l'ASFC annule le document du transitaire cautionné et établisse un nouvel enregistrement sous le code du transporteur au lieu de destination.

29. Lorsqu'une expédition est transportée dans plus d'une remorque, un document de contrôle du fret doit être présenté à l'ASFC pour chaque remorque. Chaque document de contrôle doit porter un numéro unique.

30. Dans les cas où le transitaire cautionné remplit le nouveau manifeste du transporteur et où le document est établi avant la présentation du ou des documents de contrôle du fret secondaires du transitaire cautionné à l'ASFC, le document du transporteur peut être présenté pour cette partie de la déclaration secondaire et remplacera la note d'avis du transitaire cautionné pour cette expédition particulière. Le nouveau manifeste du transporteur doit indiquer le numéro de contrôle du fret principal dans la zone « numéro de contrôle du fret antérieur ».

31. Ces procédures s'appliquent également aux expéditions simples (chargement complet, un destinataire) destinées préalablement à des transitaires cautionnés et devant être acheminées jusqu'à un autre bureau de l'ASFC.

32. Les procédures relatives aux avis de déroutement ne s'appliquent pas aux expéditions qui sont visées par le document de contrôle du fret d'un transitaire cautionné. Lorsque la mauvaise destination (bureau de réception de l'ASFC) est indiquée sur le document du transitaire cautionné, l'expédition doit faire l'objet d'un nouveau

Note : Seulement que les transitaires situés au Canada peuvent faire une demande pour l'obtention d'un code de transitaire cautionné.

10. Les transitaires non cautionnés ne peuvent bénéficier des avantages décrits dans ce mémorandum. Un transitaire non cautionné qui est titulaire d'un code de transporteur/d'identification de transitaire non cautionné auprès de l'ASFC ne peut que transmettre des données supplémentaires électroniquement par IPEC.

11. Les sociétés qui veulent devenir à la fois des transporteurs principaux et des transitaires doivent avoir un nom commercial distinct. Un formulaire de demande séparé accompagné d'une garantie d'un montant approprié doit être présenté pour chaque entité demandant un code de transporteur ou d'identification attribué par l'ASFC. Pour plus de renseignements sur la demande, voir le Mémorandum D3-1-1.

Exigences relatives aux documents de contrôle du fret (à l'arrivée)

12. Les expéditions de fret dégroupées au Canada doivent être consignées sur un document de contrôle du fret agréé. Chaque expédition distincte doit être consignée sur un document de contrôle du fret séparé et toutes les zones obligatoires doivent être remplies intégralement et de la façon voulue selon les annexes du Mémorandum D3-1-1.

13. Les transitaires cautionnés peuvent utiliser le formulaire normalisé A8A(B) *Document de contrôle du fret de l'ASFC*. Un transitaire cautionné peut utiliser des documents de contrôle du fret imprimés dans le secteur privé, en un format jugé acceptable par l'ASFC. Les exigences du document de contrôle pour les documents imprimés dans le secteur privé ainsi que les modalités de l'établissement du formulaire A8A figurent dans les annexes du Mémorandum D3-1-1.

14. Les transitaires qui font imprimer leurs documents de contrôle du fret dans le secteur privé sont tenus d'utiliser un numéro de contrôle du fret sous forme de code à barres, à moins qu'ils ne soient dispensés de cette exigence par l'ASFC. Le numéro de contrôle du fret ne doit pas être employé de nouveau pendant une période de trois ans. Les spécifications du code à barres pour le numéro de contrôle de fret figurent dans les annexes du Mémorandum D3-1-1.

15. Les dégroupeurs qui ne sont pas cautionnés ne peuvent dégrouper des marchandises avant qu'elles n'aient été dédouanées aux fins de l'ASFC. Toutefois, les groupeurs qui ont l'intention de dégrouper des marchandises après le dédouanement doivent indiquer à l'ASFC, avant le dédouanement des marchandises, comment les marchandises groupées seront décomposées, au moyen du formulaire A10, *Résumé de contrôle du fret* de l'ASFC. Un tel résumé doit être rempli pour chaque partie de l'expédition nécessitant un acquittement distinct et il doit servir à déclarer en détail l'entière quantité figurant sur le document de contrôle du fret du transporteur. Tous les formulaires doivent être numérotés conformément au système de numérotation des résumés. De plus amples détails sur les formulaires A10 peuvent être trouvés dans le Mémorandum D3-1-1.

16. Les transitaires assujettis à la postvérification qui groupent des expéditions à plus d'un endroit à l'étranger, en vue de leur acheminement jusqu'au Canada, doivent s'assurer que leurs numéros de contrôle du fret ne se répètent pas et qu'ils proviennent d'une série comptable portant un préfixe distinct afin d'identifier chaque endroit dans le pays étranger.

Procédures de déclaration et de contrôle du fret (à l'arrivée)

17. Comme les transitaires ne transportent pas des marchandises jusqu'à l'intérieur du pays, le transporteur principal doit indiquer le nom du transitaire comme destinataire sur la déclaration électronique de fret par l'IPEC et sur le document de contrôle du fret présenté au moment de l'arrivée.

18. Le transporteur principal, à l'arrivée à la destination autorisée, doit remettre au transitaire cautionné l'exemplaire de la salle des comptoirs et l'exemplaire d'autorisation de livraison douanière du document de contrôle du fret principal, à titre d'avis d'arrivée. Après avoir reçu ces exemplaires, le transitaire cautionné doit fournir à l'ASFC une décomposition détaillée de toute expédition groupée en expéditions distinctes, en présentant un document de contrôle du fret secondaire pour chaque expédition.

19. Les transitaires doivent présenter l'exemplaire de la poste et l'exemplaire de la gare du ou des documents de contrôle du fret secondaires ainsi que l'exemplaire de la salle des comptoirs et l'exemplaire d'autorisation de livraison douanière du document de fret principal à l'ASFC afin d'acquitter la déclaration de fret du transporteur principal avant la distribution des avis d'arrivée aux destinataires ou au moment de celle-ci. L'exemplaire de la salle des comptoirs et l'exemplaire d'autorisation de livraison douanière du document de contrôle du fret principal doivent être présentés à l'ASFC en même temps que l'exemplaire de la poste et l'exemplaire de la gare de tous les documents de contrôle du fret secondaires liés aux documents de contrôle du fret principal.

20. Après que les documents de contrôle du fret secondaires ont été examinés par l'ASFC pour vérifier si toutes les marchandises (déclarées sur la déclaration de fret principale du transporteur) sont incluses dans la décomposition, l'exemplaire d'autorisation de livraison douanière du document de contrôle du fret principal est timbré par l'ASFC et une note est inscrite dans la zone d'acquittement qui indique le total des déclarations/documents de contrôle du fret secondaires et

Ottawa, le 8 mai 2013

MÉMORANDUM D3-3-1

TRANSPORT DU FRET EXPÉDIÉ ET GROUPÉ – IMPORTATIONS

Le présent mémorandum énonce et explique les exigences et les procédures particulières de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) concernant la déclaration secondaire et le contrôle du fret sous douane dégroupé au Canada par des dégroupeurs et des transitaires cautionnés. Le Mémorandum D3-1-1, *Politique relative à l'importation et au transport des marchandises*, doit être consulté en ce qui a trait aux exigences et aux politiques administratives de l'ASFC qui s'appliquent à tous les moyens de transport.

LIGNES DIRECTRICES ET RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Définitions

1. Du point de vue de l'ASFC, il y a groupement lorsqu'un certain nombre d'expéditions sont réunies par un transporteur, un groupeur ou un transitaire et envoyées à un transporteur, un mandataire ou un transitaire comme une seule expédition et déclarées sur un seul document de contrôle du fret (DCF) et un seul numéro de contrôle de fret (NCF) à l'ASFC.

2. Il y a dégroupement lorsqu'une expédition groupée est divisée en expéditions distinctes ayant des destinataires distincts et déclarées à l'ASFC sur des documents de contrôle du fret séparés, appelés déclarations supplémentaires.

3. Aux fins du présent mémorandum, le terme « transitaire » inclut les dégroupeurs et les exploitants de wagons en commun. Un transitaire peut être défini comme un mandataire qui prend les dispositions nécessaires en vue du transport des marchandises et qui peut offrir d'autres services, tels que le groupement d'expéditions, le dépotage des conteneurs, le courtage sous douane et l'entreposage. Les transitaires ne transportent pas les marchandises jusqu'à l'intérieur du Canada mais, s'ils sont titulaires d'un code de transporteur/d'identification valide de transitaire cautionné auprès de l'ASFC, ils peuvent transporter des marchandises sous douane d'un point à l'autre au Canada. Les transitaires cautionnés fournissent des déclarations de fret secondaires à l'ASFC et assurent le contrôle des marchandises sous douane.

4. Aux fins du présent mémorandum, un « transitaire non cautionné » s'entend d'un transitaire qui n'est autorisé qu'à transmettre des déclarations électroniques supplémentaires par IPEC.

5. Aux fins du présent mémorandum, une déclaration de fret supplémentaire s'entend d'un jeu d'éléments d'information transmis par un transporteur ou un transitaire afin de compléter une déclaration électronique de fret par Information préalable sur les expéditions commerciales (IPEC). Les éléments d'information comprennent des renseignements détaillés sur le fret qui ne sont pas disponibles dans la déclaration de fret originale (p. ex. le destinataire ultime, une description précise des marchandises et des précisions sur l'expéditeur).

6. Aux fins du présent mémorandum, un document de contrôle du fret secondaire s'entend d'un document de contrôle du fret qui est fourni à l'ASFC par un transporteur, un transitaire ou un importateur dans le but d'acquitter le document de contrôle du fret principal. Un exemple d'un document de contrôle du fret secondaire serait un nouveau manifeste, un papier creux ou un résumé.

Code de transporteur/d'identification d'un transitaire et exigences relatives à la sécurité

7. Tous les transitaires, transporteurs ou autres parties autorisées à déclarer des marchandises commerciales à l'ASFC électroniquement ou sur un document de contrôle du fret agréé doivent être titulaires d'un code de transporteur ou d'identification délivré par l'ASFC. Ce code constitue les quatre premiers caractères du numéro de contrôle du fret sur la déclaration supplémentaire électronique par IPEC et sur les documents de contrôle du fret secondaires.

8. Tous les transitaires agréés se voient attribuer un code d'identification à quatre caractères alphanumériques commençant par un 8 (aussi appelé identificateur tiré de la série 8000).

9. Les transitaires doivent être cautionnés afin de déplacer ou de transporter des marchandises sous douane d'un point au Canada à un autre point ou à plusieurs autres points au Canada ou depuis les entrepôts à l'arrivée jusqu'aux entrepôts de type CW. Aucun mouvement ou transport international de marchandises ne peut être fait au moyen d'un code de transporteur de transitaire cautionné. Pour demander l'autorisation d'effectuer des opérations de transitaire cautionné, veuillez référer au « Types de transporteurs et transitaires » sous le volet « Transporteurs commerciaux » sur le site Internet de l'ASFC. La demande doit être accompagnée par le montant approprié de garantie. Pour plus d'information, consultez le site Internet de l'ASFC au **www.asfc.gc.ca**.

Agence des services frontaliers du Canada | Canada Border Services Agency

Ottawa, le 8 mai 2013

MÉMORANDUM D3-3-1

En résumé

TRANSPORT DU FRET EXPÉDIÉ ET GROUPÉ – IMPORTATIONS

Ce mémorandum remplace le Mémorandum D3-3-1 du 9 septembre 2008. Il a été révisé pour indiquer les modifications suivantes:

a) Les noms de l'Agence, de la division et de la direction ont été changés pour les appellations qui sont en vigueur.

b) Le paragraphe 9 a été mis à jour pour refléter les changements de politique.

Printed in Canada

Canada Border Services Agency | Agence des services frontaliers du Canada

Ottawa, October 2, 2009

MEMORANDUM D3-3-1

In Brief

FORWARDED AND CONSOLIDATED CARGO – IMPORT MOVEMENTS

1. Paragraph 9, Freight Forwarder Carrier/Identifier Codes & Security Requirements of Memorandum D3-3-1, dated September 9, 2008, was revised as the security amount required to transact bonded freight forwarder operations is not specified and unavailable in Memorandum D3-1-1, dated September 16, 2008. The paragraph was also revised to incorporate physical location requirements to transact bonded freight forwarder operations.

2. Only replace **page 1-2** of current Memorandum D3-3-1.

Printed in Canada

Canada

Ottawa, October 2, 2009

MEMORANDUM D3-3-1

FORWARDED AND CONSOLIDATED CARGO – IMPORT MOVEMENTS

This memorandum outlines and explains specific Canada Border Services Agency (CBSA) requirements and procedures for secondary reporting and control of in-bond cargo deconsolidated in Canada by deconsolidators and by bonded freight forwarders. Memorandum D3-1-1, *Policy Respecting the Importation and Transportation of Goods*, should be referred to for the general CBSA requirements and administrative policies that apply to all modes of transport.

GUIDELINES AND GENERAL INFORMATION

Definitions

1. From a CBSA standpoint, a **consolidation** exists when a number of shipments are grouped together by a carrier, consolidator or freight forwarder and shipped to the carrier, an agent or a freight forwarder as one shipment and reported to the CBSA on one cargo control document (CCD) and under one cargo control number (CCN).

2. A **deconsolidation** exists when a consolidated shipment is divided into individual shipments consigned to individual consignees and reported to the CBSA on individual cargo control documents known as supplementary reports.

3. For purposes of this memorandum, the term "**freight forwarder**" includes deconsolidators and pool car operators. A "bonded freight forwarder'' is defined as an agent who arranges for the transportation of goods, and who may provide other services such as grouping and consolidating shipments, destuffing containers, Customs brokerage and warehousing. Freight forwarders do not transport goods into Canada; but, if in possession of a valid bonded CBSA freight forwarder carrier/identifier code, may transport in-bond goods from point to point within Canada. Bonded freight forwarders provide secondary cargo reports to the CBSA and provide control of in-bond goods.

4. For the purposes of this memorandum, a "**non-bonded freight forwarder**" is defined as a freight forwarder who only transmits electronic Advance Commercial Information (ACI) supplementary reports.

5. For the purposes of this memorandum, a **supplementary cargo report** is defined as a set of data elements transmitted by a carrier or freight forwarder client to complete an electronic Advance Commercial Information (ACI) cargo report. Data elements include detailed cargo information that is not available on the original cargo report (i.e. ultimate consignee, precise description, & shipper info).

6. For the purposes of this memorandum, a **secondary cargo control document** is defined as a cargo control document that is submitted to the CBSA by a carrier, freight forwarder or importer in order to acquit the primary cargo control document. An example of a secondary cargo control document is remanifest, house bill or abstract.

Freight Forwarder Carrier/Identifier Codes & Security Requirements

7. All freight forwarders, carriers or other parties authorized to report commercial goods to the CBSA electronically or on an approved cargo control document must have a CBSA issued carrier or identifier code. This code is used as the first four digits/characters of the cargo control number on electronic ACI supplementary reports and on secondary cargo control documents.

8. All approved freight forwarders are assigned a four character identifier code beginning with an 8 (also known as an 8000 series identifier).

9. Freight forwarders must be bonded in order to move or transport in-bond goods from one point in Canada to another point(s) in Canada or from arrival warehouses to CW type warehouses. No international movement or transportation of goods is allowed under a bonded freight forwarder carrier code. To apply to conduct bonded freight forwarder operations, an *Application to Transact Bonded Carrier and Forwarding Operations*, Form E370 must be completed as found on the CBSA Web site – **www.cbsa.gc.ca**. The application must be accompanied by security in the amount of $25,000. For more information on posting security for transacting bonded operations, please refer to Memorandum D1-7-1. Please note: Only freight forwarders physically located in Canada are eligible to apply for a bonded freight forwarder carrier code.

10. Non-bonded freight forwarders are not allowed the privileges outlined in this memorandum. A non-bonded freight forwarder that is in possession of a valid non-bonded CBSA freight forwarder carrier/identifier code is only allowed to transmit electronic ACI supplementary.

11. Companies seeking to become both primary carriers and freight forwarders should have separate and distinct operating names. A separate application form with the

appropriate amount of security must be filed for each operation seeking a CBSA carrier or identifier code. For additional application information, please see Memorandum D3-1-1.

Cargo Control Documentation Requirements (Upon Arrival)

12. Cargo shipments deconsolidated in Canada must be documented on an approved cargo control document. Each individual shipment must be documented on a separate cargo control document with all mandatory fields fully and properly completed as outlined in the appendices of Memorandum D3-1-1.

13. Bonded freight forwarders may use the standard *CBSA Cargo Control Document*, Form A8A(B). The bonded freight forwarder may have cargo control documents privately printed in a format acceptable to the CBSA. Cargo control document specifications for privately printed documents as well as completion requirements for Form A8A(B) are outlined in the appendices of Memorandum D3-1-1.

14. Freight forwarders who have their cargo control documents privately printed will be required to have the cargo control number in bar code format, unless exempted from this requirement by the CBSA. The cargo control number must not be duplicated for a three-year period. Bar code specifications for the cargo control numbers are found in the appendices of Memorandum D3-1-1.

15. Deconsolidators who are not bonded are not permitted to deconsolidate goods until after the goods have been released by the CBSA. However, deconsolidators who intend to deconsolidate goods after CBSA release must report those shipments to the CBSA on *Customs Cargo Control Abstract*, Form A10. A separate cargo control abstract, Form A10 must be prepared for each portion of the initial consolidation requiring separate acquittal and the total quantity of the A10's must account for the entire quantity as shown on the carrier's cargo control document. All forms must be numbered in accordance with the abstract numbering system. Further details on abstract cargo control documents can be found in Memorandum D3-1-1.

16. Freight forwarders operating under the post audit system who are consolidating shipments at more than one location in the foreign country for furtherance to Canada must ensure that their cargo control numbers are non-duplicating and are assigned from an accountable series bearing a distinct prefix to identify each location in the foreign country.

Cargo Reporting and Control Procedures (Upon arrival)

17. Since freight forwarders do not transport goods into Canada, the primary carrier must show the freight forwarder as the consignee on the electronic ACI cargo report and on the cargo control document presented at time of arrival.

18. The primary carrier, on arrival at the authorized destination, will provide the bonded freight forwarder with the long room and customs delivery authority copies of the primary cargo control document as advice of arrival. Upon receipt of these copies, the bonded freight forwarder must provide the CBSA with a detailed breakdown of the grouping or consolidation into separate shipments by presenting a secondary cargo control document for each shipment.

19. Bonded freight forwarders must present the mail and station copies of the secondary cargo control document(s) along with the long room and customs delivery authority copies of the primary cargo document to the CBSA in order to acquit the primary carrier's cargo report, prior to, or at the same time as, the distribution of the notices of arrival to the consignees. The long room and customs delivery authority copies of the primary cargo control document must be presented to the CBSA at the same time as the mail and station copies of all the secondary cargo control documents associated with that primary cargo control document.

20. After the secondary cargo control documents are examined by the CBSA to verify that all goods (as reported on the carrier's primary cargo report) are included in the breakdown, the customs delivery authority copy of the primary cargo control document will be stamped by the CBSA and notation made in the acquittal field indicating the total number of secondary reports/cargo control documents and the range of secondary cargo control document numbers. The customs delivery authority copy is then returned to the sufferance warehouse operator. The long room copy of the primary cargo control document will be filed by the CBSA with the related secondary cargo control document(s).

21. The long room and customs delivery authority copies of the secondary cargo control document(s) will serve as the consignee's notice of arrival of the goods. These copies must be presented to the CBSA with the corresponding release document(s). When release is authorized by the CBSA, the customs delivery authority copy of the secondary cargo control document will be stamped and returned to the warehouse operator as authority to release the goods. The long room copy of the secondary cargo control document will be retained on file by the CBSA.

22. The warehouse operator's copy of the secondary cargo control document(s) will serve as the warehouse operator's proof of receipt of goods and as notice of the deconsolidation. The bonded freight forwarder will be responsible for ensuring that the sufferance warehouse operator is provided with the warehouse operator's copy of the secondary cargo control document(s). Further details on

transitaires situés au Canada peuvent faire une demande pour l'obtention d'un code de transitaire cautionné.

10. Les transitaires non cautionnés ne peuvent bénéficier des avantages décrits dans ce mémorandum. Un transitaire non cautionné qui est titulaire d'un code de transporteur/d'identification de transitaire non cautionné auprès de l'ASFC ne peut que transmettre des données supplémentaires électroniquement par IPEC.

11. Les sociétés qui veulent devenir à la fois des transporteurs principaux et des transitaires doivent avoir un nom commercial distinct. Un formulaire de demande séparé accompagné d'une garantie d'un montant approprié doit être présenté pour chaque entité demandant un code de transporteur ou d'identification attribué par l'ASFC. Pour plus de renseignements sur la demande, voir le Mémorandum D3-1-1.

Exigences relatives aux documents de contrôle du fret (à l'arrivée)

12. Les expéditions de fret dégroupées au Canada doivent être consignées sur un document de contrôle du fret agréé. Chaque expédition distincte doit être consignée sur un document de contrôle du fret séparé et toutes les zones obligatoires doivent être remplies intégralement et de la façon voulue selon les annexes du Mémorandum D3-1-1.

13. Les transitaires cautionnés peuvent utiliser le formulaire normalisé A8A(B) Document de contrôle du fret de l'ASFC. Un transitaire cautionné peut utiliser des documents de contrôle du fret imprimés dans le secteur privé, en un format jugé acceptable par l'ASFC. Les exigences du document de contrôle pour les documents imprimés dans le secteur privé ainsi que les modalités de l'établissement du formulaire A8A figurent dans les annexes du Mémorandum D3-1-1.

14. Les transitaires qui font imprimer leurs documents de contrôle du fret dans le secteur privé sont tenus d'utiliser un numéro de contrôle du fret sous forme de code à barres, à moins qu'ils ne soient dispensés de cette exigence par l'ASFC. Le numéro de contrôle du fret ne doit pas être employé de nouveau pendant une période de trois ans. Les spécifications du code à barres pour le numéro de contrôle de fret figurent dans les annexes du Mémorandum D3-1-1.

15. Les dégroupeurs qui ne sont pas cautionnés ne peuvent dégrouper des marchandises avant qu'elles n'aient été dédouanées aux fins de l'ASFC. Toutefois, les groupeurs qui ont l'intention de dégrouper des marchandises après le dédouanement doivent indiquer à l'ASFC, avant le dédouanement des marchandises, comment les marchandises groupées seront décomposées, au moyen du formulaire A10, *Résumé de contrôle du fret de l'ASFC*. Un tel résumé doit être rempli pour chaque partie de l'expédition nécessitant un acquittement distinct et il doit servir à déclarer en détail l'entière quantité figurant sur le document de contrôle du fret du transporteur. Tous les formulaires doivent être numérotés conformément au système de numérotation des résumés. De plus amples détails sur les formulaires A10 peuvent être trouvés dans le Mémorandum D3-1-1.

16. Les transitaires assujettis à la postvérification qui groupent des expéditions à plus d'un endroit à l'étranger, en vue de leur acheminement jusqu'au Canada, doivent s'assurer que leurs numéros de contrôle du fret ne se répètent pas et qu'ils proviennent d'une série comptable portant un préfixe distinct afin d'identifier chaque endroit dans le pays étranger.

Procédures de déclaration et de contrôle du fret (à l'arrivée)

17. Comme les transitaires ne transportent pas des marchandises jusqu'à l'intérieur du pays, le transporteur principal doit indiquer le nom du transitaire comme destinataire sur la déclaration électronique de fret par l'IPEC et sur le document de contrôle du fret présenté au moment de l'arrivée.

18. Le transporteur principal, à l'arrivée à la destination autorisée, doit remettre au transitaire cautionné l'exemplaire de la salle des comptoirs et l'exemplaire d'autorisation de livraison douanière du document de contrôle du fret principal, à titre d'avis d'arrivée. Après avoir reçu ces exemplaires, le transitaire cautionné doit fournir à l'ASFC une décomposition détaillée de toute expédition groupée en expéditions distinctes, en présentant un document de contrôle du fret secondaire pour chaque expédition.

19. Les transitaires doivent présenter l'exemplaire de la poste et l'exemplaire de la gare du ou des documents de contrôle du fret secondaires ainsi que l'exemplaire de la salle des comptoirs et l'exemplaire d'autorisation de livraison douanière du document de fret principal à l'ASFC afin d'acquitter la déclaration de fret du transporteur principal avant la distribution des avis d'arrivée aux destinataires ou au moment de celle-ci. L'exemplaire de la salle des comptoirs et l'exemplaire d'autorisation de livraison douanière du document de contrôle du fret principal doivent être présentés à l'ASFC en même temps que l'exemplaire de la poste et l'exemplaire de la gare de tous les documents de contrôle du fret secondaires liés aux documents de contrôle du fret principal.

20. Après que les documents de contrôle du fret secondaires ont été examinés par l'ASFC pour vérifier si toutes les marchandises (déclarées sur la déclaration de fret principale du transporteur) sont incluses dans la décomposition, l'exemplaire d'autorisation de livraison douanière du document de contrôle du fret principal est timbré par l'ASFC et une note est inscrite dans la zone d'acquittement qui indique le total des déclarations/documents de contrôle du fret secondaires et la tranche des numéros de documents de contrôle du fret

Ottawa, le 2 octobre 2009

MÉMORANDUM D3-3-1

TRANSPORT DU FRET EXPÉDIÉ ET GROUPÉ – IMPORTATIONS

Le présent mémorandum énonce et explique les exigences et les procédures particulières de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) concernant la déclaration secondaire et le contrôle du fret sous douane dégroupé au Canada par des dégroupeurs et des transitaires cautionnés. Le Mémorandum D3-1-1, *Politique relative à l'importation et au transport des marchandises*, doit être consulté en ce qui a trait aux exigences et aux politiques administratives de l'ASFC qui s'appliquent à tous les moyens de transport.

LIGNES DIRECTRICES ET RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Définitions

1. Du point de vue de l'ASFC, il y a **groupement** lorsqu'un certain nombre d'expéditions sont réunies par un transporteur, un groupeur ou un transitaire et envoyées à un transporteur, un mandataire ou un transitaire comme une seule expédition et déclarées sur un seul document de contrôle du fret (DCF) et un seul numéro de contrôle de fret (NCF) à l'ASFC.

2. Il y a **dégroupement** lorsqu'une expédition groupée est divisée en expéditions distinctes ayant des destinataires distincts et déclarées à l'ASFC sur des documents de contrôle du fret séparés, appelés déclarations supplémentaires.

3. Aux fins du présent mémorandum, le terme « **transitaire** » inclut les dégroupeurs et les exploitants de wagons en commun. Un transitaire peut être défini comme un mandataire qui prend les dispositions nécessaires en vue du transport des marchandises et qui peut offrir d'autres services, tels que le groupement d'expéditions, le dépotage des conteneurs, le courtage sous douane et l'entreposage. Les transitaires ne transportent pas les marchandises jusqu'à l'intérieur du Canada mais, s'ils sont titulaires d'un code de transporteur/d'identification valide de transitaire cautionné auprès de l'ASFC, ils peuvent transporter des marchandises sous douane d'un point à l'autre au Canada. Les transitaires cautionnés fournissent des déclarations de fret secondaires à l'ASFC et assurent le contrôle des marchandises sous douane.

4. Aux fins du présent mémorandum, un « **transitaire non cautionné** » s'entend d'un transitaire qui n'est autorisé qu'à transmettre des déclarations électroniques supplémentaires par IPEC.

5. Aux fins du présent mémorandum, une **déclaration de fret supplémentaire** s'entend d'un jeu d'éléments d'information transmis par un transporteur ou un transitaire afin de compléter une déclaration électronique de fret par Information préalable sur les expéditions commerciales (IPEC). Les éléments d'information comprennent des renseignements détaillés sur le fret qui ne sont pas disponibles dans la déclaration de fret originale (p. ex. le destinataire ultime, une description précise des marchandises et des précisions sur l'expéditeur).

6. Aux fins du présent mémorandum, un **document de contrôle du fret secondaire** s'entend d'un document de contrôle du fret qui est fourni à l'ASFC par un transporteur, un transitaire ou un importateur dans le but d'acquitter le document de contrôle du fret principal. Un exemple d'un document de contrôle du fret secondaire serait un nouveau manifeste, un papier creux ou un résumé.

Code de transporteur/d'identification d'un transitaire et exigences relatives à la sécurité

7. Tous les transitaires, transporteurs ou autres parties autorisées à déclarer des marchandises commerciales à l'ASFC électroniquement ou sur un document de contrôle du fret agréé doivent être titulaires d'un code de transporteur ou d'identification délivré par l'ASFC. Ce code constitue les quatre premiers caractères du numéro de contrôle du fret sur la déclaration supplémentaire électronique par IPEC et sur les documents de contrôle du fret secondaires.

8. Tous les transitaires agréés se voient attribuer un code d'identification à quatre caractères alphanumériques commençant par un 8 (aussi appelé identificateur tiré de la série 8000).

9. Les transitaires doivent être cautionnés afin de déplacer ou de transporter des marchandises sous douane d'un point au Canada à un autre point ou à plusieurs autres points au Canada ou depuis les entrepôts à l'arrivée jusqu'aux entrepôts de type CW. Aucun mouvement ou transport international de marchandises ne peut être fait au moyen d'un code de transporteur de transitaire cautionné. Pour demander l'autorisation d'effectuer des opérations de transitaire cautionné, veuillez compléter le formulaire E370, *Demande relative aux transactions d'un transporteur cautionné et aux expéditions*, tel que trouvé sur le site Web de l'ASFC au **www.asfc.gc.ca**. La demande doit être accompagnée d'une garantie de 25 000 $. Pour plus d'information concernant le dépôt de garantie pour effectuer des transactions en douane, veuillez vous reporter au Mémorandum D1-7-1. Veuillez notez: Seulement que les

Agence des services frontaliers du Canada | Canada Border Services Agency

Ottawa, le 2 octobre 2009

MÉMORANDUM D3-3-1

En résumé

TRANSPORT DU FRET EXPÉDIÉ ET GROUPÉ – IMPORTATIONS

1. Le paragraphe 9, Code de transporteur/d'identification d'un transitaire et exigences relatives à la sécurité du Mémorandum D3-3-1, en date du 9 septembre 2008, a été révisé puisque le montant de la garantie requis pour effectuer des opérations de transitaire cautionné n'est pas dans le Mémorandum D3-1-1, en date du 16 septembre 2008; Ce paragraphe a également été révisé pour spécifier l'exigence sur l'emplacement physique pour effectuer des opérations de transitaire cautionné.

2. Veuillez seulement remplacer la **page 1-2** du Mémorandum D3-3-1 actuel.

Imprimé au Canada

Canada

Canada Border Services Agency | Agence des services frontaliers du Canada

Ottawa, July 3, 2009

MEMORANDUM D3-4-2

In Brief

HIGHWAY CARGO – IMPORT MOVEMENTS

1. The Memorandum D3-4-2, dated September 5, 2008, supersedes Memorandum D3-4-2, dated January 31, 1992.

2. This In Brief page has been revised to denote changes made as a result of the Government of Canada's Paperwork Burden Reduction Initiative. This revision replaces the In Brief page dated September 5, 2008.

3. In accordance with the above, the following changes were made:

   (a) Paragraph 4, Security Requirements (Memorandum D3-4-2, dated January 31, 1992), was revised as the requirements for the Letter of Authorization are available in the Appendix of Memorandum D3-4-2, dated September 5, 2008; refer to paragraph 18, Use of "Letter of Authorization" (Memorandum D3-4-2, dated September 5, 2008).

Printed in Canada

Canada

Agence des services frontaliers du Canada | Canada Border Services Agency

Ottawa, le 3 juillet 2009

MÉMORANDUM D3-4-2

En résumé

TRANSPORT DU FRET ROUTIER – IMPORTATIONS

1. Le Mémorandum D3-4-2, en date du 5 septembre 2008, remplace le Mémorandum D3-4-2, en date du 31 janvier 1992.
2. La présente page « En résumé » a été révisée en vue de faire état des modifications effectuées dans le cadre de l'Initiative d'allègement du fardeau de la paperasserie du gouvernement du Canada. La présente révision remplace la page « En résumé » en date du 5 septembre 2008.
3. Conformément à ce qui précède, les modifications suivantes ont été apportées :

   a) Le paragraphe 4, Exigences relatives à la sécurité (Mémorandum D3-4-2, en date du 31 janvier 1992), a été révisé puisque les exigences relatives à la Lettre d'autorisation sont disponibles dans l'annexe du Mémorandum D3-4-2, en date du 5 septembre 2008; consultez le paragraphe 18, Utilisation de la « Lettre d'autorisation » (Mémorandum D3-4-2, en date du 5 septembre 2008).

Imprimé au Canada

Canada

Canada Border Services Agency | Agence des services frontaliers du Canada

Ottawa, May 16, 2013

MEMORANDUM D3-4-2

In Brief

HIGHWAY CARGO – IMPORT MOVEMENTS

This memorandum replaces the Memorandum D3-4-2 dated September 5 2008. It has been revised to denote the Agency, Division and Branch names current appellations.

Printed in Canada

Canada

Ottawa, May 16, 2013

MEMORANDUM D3-4-2

HIGHWAY CARGO – IMPORT MOVEMENTS

This memorandum outlines and explains specific Canada Border Services Agency (CBSA) requirements and procedures for reporting and control of cargo arriving in Canada in the services of highway carriers. Memorandum D3-1-1, *Policy Respecting the Importation and Transportation of Goods*, should be referred to for the general CBSA requirements and administrative policies that apply to all modes of transport. For guidance in regards to the Customs Self-Assessment (CSA) Program guidelines and procedures, please refer to Memorandum D3-1-7, *Customs Self Assessment Program for Carriers*

GUIDELINES AND GENERAL INFORMATION

Security Requirements

1. A highway carrier desiring to become bonded under general authorization must file security in a format as outlined in on the CBSA Web site at www.cbsa.gc.ca/menu-eng.html. The amount of the security shall not be less than $5,000 per vehicle nor shall it exceed $25,000 per fleet. In calculating the amount of security, each truck, tractor, trailer or semi-trailer is considered to be a separate vehicle. Any changes in the number of vehicles which serve to increase the fleet must be reported immediately to the Commercial Registration Unit, except where maximum approved security has already been filed, at Carrier-Cargo@cbsa-asfc.gc.ca.

2. Companies seeking to become both carriers and freight forwarders should have separate and distinct operating names. A separate application form with the appropriate amount of security must be filed for each operation.

3. Goods transported by carriers not authorized to transport in-bond goods in Canada must be accounted for at the first point of arrival unless the carrier:

(a) Posts a single trip bond to cover the inland movement of the goods; or,

(b) Turns the goods over to a CBSA bonded carrier for furtherance to an inland CBSA office for accounting; or,

(c) Provides a letter of authorization from a CBSA bonded carrier to use their carrier code along with the bar coded customs control document. (letter of authorization not applicable when goods are reported electronically)

Single Trip Authorizations

4. Carriers not requiring general authorization may apply to the CBSA for a single trip bond. Application for single trip authorization shall be filed, in duplicate, at the CBSA office of report, accompanied by security as outlined in Memorandum D1-7-1, *Posting Security for Transacting Bonded Operations* in an amount prescribed by the CBSA.

5. Surety bonds for single trip authorizations must be in the format prescribed on the CBSA Web site.

6. The amount of security will be based on the estimated amount of duty and taxes payable on the goods being transported, but under no circumstances shall security be less than $1,000.

7. Single trip bonds may be issued by customs brokers acting as authorized agents of approved guarantee companies provided the guarantee company is shown as surety on the bond and the relative application form. Application forms and surety bonds will not be accepted when customs brokers are shown as surety.

8. A cargo control document to cover the movement of the goods must be presented to CBSA at the same time as the application form and security. The cargo control number will be transcribed onto the application form which will be date-stamped.

9. The original application form, along with the security, will be filed chronologically by date at the issuing CBSA office. The duplicate copy of application form will be returned to the carrier.

10. Border services officers at the issuing CBSA office must ensure that the carrier is aware of the location of the CBSA office of destination (address of the CBSA office of sufferance warehouse) to reduce instances of irregular delivery.

Carrier Identification

11. For the purpose of identifying bonded carriers and freight forwarders, a four-digit carrier code will be assigned to a company upon authorization of bonded status. This carrier code number must be shown on all cargo control documents presented to CBSA.

12. All carriers who cross the border must obtain and use their own carrier identifier code, whether they are transporting in bond goods or goods to be cleared at the first point of arrival in Canada. This carrier identifier code must be incorporated into the bar-coded cargo control number.

13. Carriers who do not transport in bond goods into Canada must apply for a CBSA non-bonded carrier identifier code.

14. To apply for a carrier identifier code, please refer to www.cbsa.gc.ca/services/carrier-transporteur/codes-eng.html and select to appropriate application form.

15. All carriers who transport shipments into Canada must have a carrier code.

16. Bonded highway carriers, upon approval of bonded status, will be assigned a four-digit carrier code beginning with the number 2, 3, 4 or 5. Non-bonded carriers who apply for a carrier code will be assigned a four-digit carrier code beginning with the number 1 or 7.

17. Carrier codes beginning with the number 1 or 7 cannot be used on cargo documents that cover shipments moving in bond.

Use of "Letter of Authorization"

18. Bonded highway carriers who have posted maximum security of $25,000 and post audit carriers may contract with other carriers to transport goods (that are moving in-bond or clearing at the frontier) on their behalf. When the transportation will be effected under the documentation and security of the originating carrier, the contracting carrier must produce, upon request, the letter of authorization signed by the originating carrier at time of report. The letters of authorization must be printed on company letterhead and must adhere to the format outlined in the Appendix of this memorandum.

19. The bonded or post-audit highway carrier maintains full liability for the goods and the performance of the contracting carrier. Any tracers or penalties will be issued to the authorizing highway carrier.

20. It is the responsibility of the carrier authorizing the use of its carrier code by another carrier to control the distribution and validity of letters of authorization.

21. The requirement to provide letters of authorization does not apply to carriers reporting air shipments in highway service or authorized carriers moving goods under the marine overland procedure.

Carrier Code and Cargo Control Number Requirements

22. Carriers who cross the Canadian border with commercial goods must have a carrier code. The carrier code forms the prefix of the barcodes, and combined with a unique shipment number that the carrier chooses, creates a cargo control number. This procedure also applies to highway carriers clearing commercial shipments at the border as well as to freight forwarders for secondary reporting and control of in-bond cargo that is consolidated or deconsolidated in Canada. Information on how to obtain a carrier code can be found in paragraph 14.

23. Highway carriers importing, exporting and re-manifesting in-bond commercial shipments are required to have a cargo control number in bar coded format using their own unique carrier code on the cargo control document. Bar code specifications for the cargo control number may be found in the Appendix D of Memorandum D3-1-1, *Policy Respecting the Importation and Transportation of Goods*.

Cargo Control Documentation Requirements

24. All highway shipments imported into Canada must be documented on an approved cargo control document unless exempt from this requirement by the CBSA. The exemptions are listed in Memorandum D3-1-1. The carrier may use the standard CBSA *Cargo Control Document*, Form A8A(B), available at all CBSA offices. Carriers who wish to obtain a blank Form A8A(B) from the CBSA are required to use bar-coded cargo control number labels and apply them to the form. Alternatively, the carrier may have cargo control documents privately printed in a format acceptable to the CBSA. Carriers may be subject to a penalty for failure to comply with the bar coding requirements. Cargo control document specifications for privately printed documents are contained in Appendix C of Memorandum D3-1-1. Completion requirements for Form A8A(B) are also found in Appendix E of Memorandum D3-1-1.

25. Cargo control numbers must not be duplicated for a three-year period, commencing January of the year following the year the cargo control number was initially used.

Cargo Reporting and Control Procedures

26. At the first point of arrival, the carrier must report all goods laden on the vehicle by presenting an approved cargo control document for each separate shipment to the CBSA unless exempted.

27. The actual number of packages, parcels, drums, etc., being imported, must be shown on the cargo control document. The cargo control document may be completed to show the number of pieces in the quantity section of the document with the number of transportation units (i.e., skids, pallets, containers) shown in the description of goods section. Alternatively, the number of transportation units may be shown in the quantity section with the number of pieces shown in the description of goods section. In both cases, where more than one commodity is reported on a cargo control document, the total pieces must be indicated.

28. A shortage is any deficiency in the actual number of pieces in a shipment against the quantity reported on the cargo control document.

29. As the carrier's report to the CBSA is proof of the goods being on board the vehicle, all goods reported to the CBSA are deemed to have landed in Canada.

30. Carriers not on the post audit system must present all copies of the cargo control document to the CBSA for review prior to the unloading or furtherance of the vehicle. These documents will be scrutinized for acceptability.

31. If the cargo control documents presented by the carrier are acceptable, the mail and station copies of the cargo control document(s) will be date stamped and retained by the CBSA. When goods are released at the frontier examining warehouse, the warehouse operator's copy will be retained by the CBSA at the first point of arrival.

32. If the cargo control document is illegible, or if there is insufficient data for proper control of the goods for CBSA purposes, the carrier will be requested to supply a corrected or rewritten cargo control document. For more information concerning corrected or rewritten documents, refer to Memorandum D3-1-1.

33. In certain cases, it is the carrier's practice in the preparation of multi-page probills, to assign a unique number to each page. Where this is encountered, the totals of the weight and quantity on the last page must be brought forward to the first page. The number assigned to the first page will be used in the CBSA system as the cargo control number. In these instances, it is the carrier's responsibility to staple all mail copies together. The Long Room copies must also be stapled together.

34. Where shipments have been referred to the Canadian Food Inspection Agency (CFIA) for inspection, and the goods are approved for admittance to Canada by the CFIA, the long room copy of the cargo control document will be impressed with the stamp of the CFIA, prior to CBSA release or authority to move inland by the CBSA.

35. Shipments refused admission at the first point of arrival due to prohibition, control or regulations pursuant thereto (e.g., *Export and Import Permits Act,* Schedule VII of the *Customs Tariff*) are to be returned immediately to the United States. In these cases, the cargo control document will be taken to account in the normal manner and acquitted by a reference to the outward report number as provided for in Memorandum D3-1-8, *Cargo – Export Movements*.

36. Where one shipment is carried on two or more trailers, hauled by one tractor, one probill/cargo control document can be presented to cover this shipment provided the entire shipment is travelling to the same destination, each trailer is identified in the vehicle identification field of the cargo control document, and the description field indicates the number of pieces and trailers comprising that shipment, e.g., 100 pieces contained in two trailers".

37. Where the shipment carried on more than one trailer does not meet all the conditions outlined in paragraph 34 of this memorandum, a separate probill/cargo control document for each trailer must be presented to the CBSA. Each probill/cargo control document must have a unique cargo control number. These part lot bills may be given entirely different pro-numbers or the master pro-number may be used with a numeric or alpha suffix making each part lot bill number unique.

38. Shipments that have not been sealed by the CBSA at the first point of arrival may be unloaded by the carriers into highway frontier examining warehouses, highway sufferance warehouses, or they may be transferred from one vehicle to another for furtherance without CBSA supervision. For operational purposes, carriers may proceed to their own terminal before delivering the freight to the authorized release point for CBSA clearance. Goods may only be delivered into the frontier examining warehouse at the CBSA point where the goods arrived in Canada. It is the carrier's responsibility to physically check all shipments at the point of unloading. Any discrepancies found must be reported to the CBSA immediately.

39. Less than truckload shipments which have been checked at the first point of arrival or inland CBSA point of lading may be transhipped at bonded carriers' terminals to other bonded carriers if manifested by the original bonded carrier on to the final destination. In such cases, the receiving bonded carrier is held responsible for delivery of the goods to the CBSA. Where the goods are not delivered to the CBSA, the receiving bonded carrier is liable for the applicable duty and taxes on the goods. The foregoing applies irrespective of the number of bonded carriers participating in the moment of the in-bond shipment to destination.

40. Domestic goods shipped from one point in Canada to another point in Canada found astray in the United States and returned to Canada, must be reported by a cargo control document showing the CBSA office of re-importation as the receiving office. After verification of the facts, the CBSA will release the shipment to the carrier. Verification will consist of satisfactory evidence provided by U.S. Customs & Border Protection or the carrier. The cargo control document will be acquitted by a reference to this memorandum.

41. Carriers reporting air shipments at highway frontier offices must use the International Air Transport Association (IATA format air waybill with the air carrier's code. A bar coded cargo control document is not required in this instance. Air waybill completion instructions as well as CBSA's requirements and reporting procedures are outlined in Memorandum D3-2-2, *Air Cargo – Import and In-transit Movements*.

Post Audit Carriers

42. Carriers operating under post audit CBSA control must utilize combined probill and cargo control documents, privately printed, in a format acceptable to the CBSA. The documents will be pre-numbered in accordance with the carrier's accounting practice, issued in consecutive order by terminal and must indicate "post audit" on the document. Each terminal in the carrier's system may be designated by

an alphabetical or numerical prefix. However, if a company has its accounting and probill number computerized for billing purposes, the computer assigned probill number will be used as the CBSA control number. In this case, the traffic moving from the United States to Canada must be isolated from other traffic on a computer printout.

43. The probill system applies to inbound cargo arriving in Canada from the United States as well as in-bond goods that have entered the carrier's system in Canada. In the latter case, carriers to whom post audit privileges have been given will number cargo control documents with the probill number assigned to the consignment within the carrier's system. The probill number will be prefixed by the carrier code number.

44. Upon arrival into Canada, the carrier will report to the CBSA all cargo on the vehicle by presenting the Mail copy of each probill/cargo control document.

45. The Mail copy of the probill/cargo control document, after being reviewed for completeness and legibility, will be date stamped by the CBSA and used to establish a cargo inventory. When the document is found incomplete or illegible, a corrected or rewritten cargo control document will be requested from the carrier.

46. If it is the carrier's practice to prepare a master probill for revenue purposes, this probill must be retained on file at the carrier's central freight accounting office for audit purposes and not be presented to the CBSA. For more information on the Post Audit Carrier process please see Memorandum D3-1-6, *Canada Border Services Agency (CBSA) Post Audit System.*

Sealing of Vehicles

47. Goods arriving in Canada in vehicles or in compartments therein deemed secure by the CBSA at the first point of arrival, must be sealed with CBSA seals or the company's seals and may be permitted to be transported to an approved inland destination. Seal numbers must always be shown on the cargo control document.

48. Post audit and Customs Self Assessment (CSA) carriers may move inland without a seal except when a vehicle is selected for inland examination under the A 28 System.

49. Where CBSA seals have been affixed to the load at the first point of arrival for an outturn check at destination, the load must be delivered to the release point with the CBSA seals intact. If company seals are already affixed, it is not necessary to replace these seals with yellow ball seals however the load must be delivered to the release point with the seals intact.

50. Where the size, nature or routing of the shipment makes sealing of the vehicle impracticable, other measures of control must be employed. For example, individual boxes or packages can be bound or sealed in a manner that prevents undetected removal or substitution of contents. In the case of uncrated machinery or equipment, serial numbers can be used for control purposes. Seal numbers, serial numbers or a notation of how packages have been secured must be indicated on the cargo control document, and Form A28, *Inspection or Operational Report* (where applicable), by the examining border services officer. Where the border services officer determines that the goods cannot be securely sealed, the goods must be checked against the cargo control document. Any unloading for this purpose must be done by and at the expense of the carrier.

51. A border services officer may permit a load to be moved in bond to destination under convoy of a border services officer, where the nature of the goods or the type of vehicle used does not permit the merchandise to be placed under seal, or unreasonable time and labour would be involved in unloading and checking the goods, or for other reasons at the CBSA's discretion. This movement would be at the expense of the carrier.

Mixing of Released and In-bond Goods

52. Permission to transport a mixed load of released and in-bond freight may be granted in the following circumstances:

(a) a bulkhead exists to seal the in-bond goods; or

(b) the load, including the released goods, will be off-loaded at a sufferance warehouse under CBSA supervision; or

(c) if the released goods are to be off-loaded prior to reporting at the inland sufferance warehouse; i.e., at the importer's premises, provision must be made for the appropriate inland CBSA office to supervise the breakage of seals and resealing. Should a border services officer be available for this purpose, special service charges would be applicable. If a border services officer is not available, the mixed load must be delivered to the inland sufferance warehouse.

53. Post audit and CSA carriers moving inland without a seal will be permitted to mix domestic and in-bond freight in a single vehicle. Should sealing be required for inland examination purposes, the procedures outlined in paragraph 51 of this memorandum will be applicable.

Notice of Arrival

54. On arrival at destination, the carrier will advise the consignee of the arrival of the shipment by means of the long room and CBSA delivery authority copies of the cargo control document. This procedure does not preclude advice of arrival by telephone or other means. In addition, the carrier must present the goods along with the warehouse operator's copy of the CBSA cargo control document to the highway sufferance warehouse operator as notification of arrival of the goods.

55. Where a complete load consists of a commodity that may, by CBSA authority, by-pass the sufferance warehouse

(i.e., liquor, tobacco products for licensed manufactories), the warehouse operator's copy will be filed with the CBSA at time of release. In this case, the acquittal document will be filed at the main long room rather than at a long room established at a highway sufferance warehouse.

56. When an importer wishes to clear only a portion of the manifested quantity, CBSA *Cargo Control Abstract*, Form A10, must be used. For more information see Memorandum D3-1-1.

57. The CBSA delivery authority copy of Form A10 is to be signed by the releasing border services officer when release is authorized, and turned over to the warehouse operator as authority to allow delivery of the goods to the consignee.

Delivery Requirements and Transfers to Sufferance Warehouses

58. Cargo arriving by highway for furtherance inland under a highway cargo control document must be delivered to a type B sufferance warehouse unless exempted from this requirement. A list of exemptions is contained in Memorandum D3-1-1.

59. Cargo may be transferred to another authorized type B sufferance warehouse within the same CBSA office jurisdiction or to another CBSA office after presentation of a re-manifest.

60. Consolidated shipments may be transferred from a highway sufferance warehouse to a bonded freight forwarder's type CW sufferance warehouse (or agent thereof) after presentation of house bills to the CBSA.

61. Cargo arriving by air, rail or marine service for furtherance in bond under a highway cargo control document should be re-manifested at the primary sufferance warehouse, and delivered to the type B sufferance warehouse at destination.

62. Intact containers arriving under a highway cargo control document for furtherance in bond for export may be delivered to the exporting sufferance warehouse providing the highway cargo control document indicates the goods are for export.

63. Cargo may only be delivered into the highway frontier examining warehouse at the CBSA point through which it was initially imported into Canada unless exempted from this requirement as outlined in Memorandum D3-1-1.

Penalty Information

64. For information on administrative penalties, please refer to Memorandum D22-1-1, *Administrative Monetary Penalty System*.

65. Other administrative sanctions, such as the revocation of program privileges and penalties of Other Government Departments, may also be applicable.

66. Failure to comply with the CBSA requirements outlined in the *Customs Act* may result in the seizure and forfeiture of the goods and/or conveyance, and— in serious cases—criminal charges may be applicable.

Additional Information

67. The CBSA's Border Information Service (BIS) line responds to public inquiries related to import requirements of other government departments, including Industry Canada. You can access BIS toll-free throughout Canada by calling **1-800-461-9999**. If you are calling from outside Canada, you can access BIS by calling 204-983-3500 or 506-636-5064 (long-distance charges will apply). To speak directly to an agent, please call during regular business hours from Monday to Friday (except holidays), 8 a.m. to 4 p.m. local time. More BIS information can be found on the www.cbsa.gc.ca.

APPENDIX

LETTER OF AUTHORIZATION

SAMPLE ONLY

COMPANY LETTER HEAD

DATE _____

To: Canada Border Services Agency

Subject: Letter of Authorization

This is to advise you that:

NAME OF CARRIER: _____

ADDRESS: _____

CITY/PROVINCE/STATE: _____

POSTAL/ZIP-CODE: _____

is authorized by:

NAME OF CARRIER: _____

Carrier Code: _____

ADDRESS: _____

CITY/PROVINCE/STATE: _____

POSTAL ZIP-CODE: _____

To report goods to the Canada Border Services Agency (CBSA) under the above carrier code.

(Company Name) has posted a $25,000 bond with the CBSA and acknowledges that by authorizing the use of its carrier code (_____), it assumes all responsibility for customs liabilities including but not limited to carrier infractions, record keeping, and outstanding duties and taxes as stipulated in the *Customs Act* and related regulations.

This authorization is valid for a maximum of one year from the date of issue or until _____.

Authorized Signature: _____

Title: _____

Telephone Number: _____

REFERENCES

ISSUING OFFICE –

Import Programs Management
Commercial Border Programs Division
Programs Branch

HEADQUARTERS FILE –

7700-1

LEGISLATIVE REFERENCES –

Customs Act, sections 12 – 23
Export and Import Permits Act
Customs Tariff, Schedule VII

OTHER REFERENCES –

D1-7-1, D3-1-1, D3-1-6, D3-1-7, D3-1-8, D3-2-2 ,D22-1-1

SUPERSEDED MEMORANDA "D" –

D3-4-2, September 5, 2008

Services provided by the Canada Border Services Agency are available in both official languages.

Printed in Canada

RÉFÉRENCES

BUREAU DE DIFFUSION –

Gestion des programmes des importations
Division des programmes frontaliers du secteur commercial
Direction générale des programmes

DOSSIER DE L'ADMINISTRATION CENTRALE –

7700-1

RÉFÉRENCES LÉGALES –

Loi sur les douanes, articles 12 – 23
Loi sur les licences d'exportation et d'importation
Section VII du *Tarif des douanes*

AUTRES RÉFÉRENCES –

D1-7-1, D3-1-1, D3-1-6, D3-1-8, D3-2-2 et D22-1-1

CECI ANNULE LES MÉMORANDUMS « D » –

D3-4-2, le 5 septembre 2008

Les services fournis par l'Agence des services frontaliers du Canada sont offerts dans les deux langues officielles.

Imprimé au Canada

ANNEXE

LETTRE D'AUTORISATION

SPÉCIMEN SEULEMENT

EN-TÊTE DE L'ENTREPRISE

DATE _____

À : Agence des services frontaliers du Canada

Objet : Lettre d'autorisation

La présente a pour but de vous aviser que :

NOM DU TRANSPORTEUR : _____

ADRESSE : _____

VILLE/PROVINCE/ÉTAT : _____

CODE POSTAL : _____

Est autorisé par :

NOM DU TRANSPORTEUR : _____

Code de transporteur : _____

ADRESSE : _____

VILLE/PROVINCE/ÉTAT : _____

CODE POSTAL : _____

À déclarer des marchandises à l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) au moyen du code de transporteur susmentionné.

(Nom de l'entreprise) a versé un cautionnement de 25 000 $ à l'ASFC et reconnaît qu'en autorisant l'utilisation de son code de transporteur (____), elle assume l'entière responsabilité des obligations douanières, notamment les infractions commises par le transporteur, la tenue des dossiers ainsi que les droits et les taxes exigibles aux termes de la *Loi sur les douanes* et de ses règlements d'application.

La présente autorisation est valide pour une période maximale d'un an à partir de la date de délivrance ou jusqu'au _____.

Signature du responsable : _____

Titre : _____

Numéro de téléphone : _____

Exigences en matière de livraison et transferts aux entrepôts d'attente

58. Le fret qui arrive par transport routier pour être acheminé à l'intérieur du pays au moyen d'un document de contrôle du fret routier doit être livré à un entrepôt d'attente de catégorie B, à moins qu'il ne soit exempté de cette exigence. La liste des exemptions figure dans le Mémorandum D3-1-1.

59. Le fret peut être transféré à un autre entrepôt d'attente de catégorie B autorisé qui relève du même bureau de l'ASFC ou à un autre bureau de l'ASFC après présentation d'un nouveau manifeste.

60. Les expéditions groupées peuvent être transférées d'un entrepôt d'attente routier à l'entrepôt d'attente de catégorie CW d'un transitaire cautionné (ou de son mandataire) après présentation des papiers creux à l'ASFC.

61. Le fret qui arrive par transport aérien, ferroviaire ou maritime pour être acheminé en douane au moyen d'un document de contrôle du fret routier doit faire l'objet d'un nouveau manifeste à l'entrepôt d'attente primaire et doit être livré à l'entrepôt d'attente de catégorie B à destination.

62. Les conteneurs intacts destinés à l'exportation qui arrivent accompagnés d'un document de contrôle du fret routier peuvent être livrés à l'entrepôt d'attente d'exportation seulement si le document de contrôle du fret routier précise que les marchandises doivent être exportées.

63. Le fret peut seulement être livré à l'entrepôt d'examen à la frontière terrestre du bureau de l'ASFC où le fret a initialement été importé au Canada, à moins qu'il ne soit exempté de l'exigence mentionnée dans le Mémorandum D3-1-1.

Renseignements sur les sanctions

64. Pour de l'information sur les sanctions administratives, veuillez consulter le Mémorandum D22-1-1, *Régime de sanctions administratives pécuniaires*.

65. D'autres sanctions administratives, telles que la révocation des privilèges de certains programmes et les sanctions d'autres ministères, peuvent aussi être imposées.

66. Le défaut de respecter les exigences de l'ASFC énoncées dans la *Loi sur les douanes* peut entraîner la saisie et la confiscation compensatoire des marchandises et/ou du moyen de transport et, dans les cas graves, des accusations peuvent être déposées au criminel.

Renseignements supplémentaires

67. La ligne du Service d'information sur la frontière (SIF) de l'ASFC sert à répondre aux demandes d'information du public relatives aux exigences en matière d'importation d'autres ministères, y compris Industrie Canada. Vous pouvez avoir accès à ce service partout au Canada en composant le numéro sans frais **1-800-461-9999**. Si vous appelez de l'extérieur du Canada, vous pouvez avoir accès au SIF en composant le 204-983-3500 ou le 506-636-5064 (des frais d'interurbain s'appliqueront). Afin de parler directement à un agent, veuillez appeler durant les heures de bureau, du lundi au vendredi (sauf les jours fériés), de 8 h à 16 h, heure locale. Pour plus de renseignements sur le SIF, consultez le site Web de l'ASFC à l'adresse suivante : www.cbsa.gc.ca.

point d'arrivée doivent être plombées par l'ASFC ou par l'entreprise et peuvent continuer leur route jusqu'à une destination intérieure approuvée. Les numéros des plombs doivent toujours être indiqués sur le document de contrôle du fret.

48. Les transporteurs assujettis à la post vérification et au programme d'autocotisation des douanes (PAD) peuvent se déplacer à l'intérieur du pays sans plombs, sauf lorsque le véhicule est sélectionné pour un examen dans un bureau intérieur sous le régime du A28.

49. Lorsque, au premier point d'arrivée, des plombs de l'ASFC ont été mis sur le chargement en vue d'une vérification à destination, le chargement doit être livré au point de mainlevée sans que les plombs aient été rompus. Si des plombs de société ont déjà été mis sur le chargement, il n'est pas nécessaire de les remplacer par des plombs jaunes, par contre, le chargement doit être livré au point de mainlevée avec les plombs intacts.

50. Lorsque la taille, la nature ou l'itinéraire de l'expédition ne permet pas de plomber le véhicule, d'autres mesures de contrôle doivent être employées. Par exemple, chaque boîte ou paquet peut être scellé de façon à ce que le retrait ou la substitution du contenu ne passe pas inaperçu. Dans le cas de machines ou d'équipement qui ne peuvent être transportés dans des caisses, les numéros de série peuvent servir au contrôle. L'agent des services frontaliers qui procède à l'examen doit indiquer sur le document de contrôle du fret et le formulaire A28, *Rapport d'inspection ou d'exploitation*, les numéros des plombs, les numéros de série ou une note décrivant comment les paquets ont été scellés. Lorsque l'agent des services frontaliers détermine que les marchandises ne peuvent pas être plombées, celles-ci doivent être vérifiées au moyen du document de contrôle du fret. Tout déchargement à cette fin doit être effectué par le transporteur à ses frais.

51. Un agent des services frontaliers peut permettre le transport en douane d'un chargement jusqu'à sa destination sous l'escorte d'un agent des services frontaliers, lorsque la nature des marchandises ou le genre de véhicule utilisé ne permet pas de plomber les marchandises ou lorsque leur déchargement et leur vérification demanderaient beaucoup trop de temps et d'efforts ou pour toute autre raison déterminée par l'ASFC. Ce mouvement est alors aux frais du transporteur.

Mélange de marchandises dédouanées et en douane

52. Le transport d'un chargement composé de marchandises dédouanées et en douane est autorisé dans l'un ou l'autre des cas suivants :

a) une cloison a permis de plomber les marchandises en douane; ou

b) la cargaison, y compris les marchandises dédouanées, sera déchargée à un entrepôt d'attente sous la supervision de l'ASFC; ou

c) si les marchandises dédouanées doivent être déchargées avant l'arrivée à l'entrepôt d'attente intérieur, c'est-à-dire aux installations de l'importateur, il faut faire en sorte que le bureau intérieur de l'ASFC approprié supervise la rupture des plombs et le nouveau plombage. Si un agent des services frontaliers est disponible à cet égard, des frais de service spéciaux sont imposés. Si un agent des services frontaliers n'est pas disponible, le chargement mixte doit être livré à l'entrepôt d'attente intérieur.

53. Les transporteurs assujettis à la post vérification et au PAD qui se déplacent à l'intérieur du pays sans plombs sont autorisés à mélanger des marchandises nationales et en douane dans un même véhicule. Si le véhicule doit être plombé en vue d'un examen dans un bureau intérieur, les procédures énoncées au paragraphe 51 du présent mémorandum s'appliquent.

Avis d'arrivée

54. À son arrivée à destination, le transporteur avise le destinataire de l'arrivée de l'expédition au moyen des exemplaires de la salle des comptoirs et de l'autorisation de livraison de l'ASFC du document de contrôle du fret. Cette procédure n'empêche pas les transporteurs de signaler l'arrivée du fret par téléphone ou par d'autres moyens. En outre, le transporteur doit présenter à l'exploitant de l'entrepôt d'attente routier les marchandises et l'exemplaire de l'exploitant d'entrepôt du document de contrôle du fret de l'ASFC à titre d'avis d'arrivée des marchandises.

55. Lorsqu'un chargement entier est composé de marchandises qui, avec l'autorisation de l'ASFC, n'ont pas à passer par l'entrepôt d'attente (c.-à-d. des spiritueux, des produits du tabac pour des fabriques munies d'une licence), l'exemplaire de l'exploitant d'entrepôt est présenté à l'ASFC au moment de la mainlevée. Dans ce cas, le document d'acquittement est présenté à la salle des comptoirs principale plutôt qu'à une salle des comptoirs d'un entrepôt d'attente routier.

56. Lorsqu'un importateur veut dédouaner une partie seulement de la quantité indiquée sur le manifeste, il doit utiliser le formulaire A10, *Résumé de contrôle du fret*. Pour de plus amples renseignements consultez le Mémorandum D3-1-1.

57. L'exemplaire de l'autorisation de livraison de l'ASFC du formulaire A10 doit être signé par l'agent des services frontaliers qui accorde la mainlevée, le cas échéant, et doit être remis à l'exploitant d'entrepôt pour permettre la livraison des marchandises au destinataire.

38. Les expéditions qui n'ont pas été plombées par l'ASFC au premier point d'arrivée peuvent être déchargées par les transporteurs dans les entrepôts d'examen à la frontière terrestre et les entrepôts d'attente routiers ou peuvent être transférées d'un véhicule à un autre afin d'être acheminées sans la supervision de l'ASFC. Pour des raisons opérationnelles, le transporteur peut se rendre à son propre terminal avant de livrer le fret au point de mainlevée autorisé de l'ASFC. Les marchandises ne peuvent être livrées qu'à l'entrepôt d'examen à la frontière du bureau de l'ASFC où les marchandises sont arrivées au Canada. Il incombe au transporteur de vérifier toutes les expéditions au point de déchargement. Tout écart doit être immédiatement signalé à l'ASFC.

39. Les expéditions ne constituant pas un chargement complet qui ont été vérifiées au premier point d'arrivée ou au point de chargement intérieur de l'ASFC peuvent être transbordées aux terminaux des transporteurs cautionnés sur les véhicules d'autres transporteurs cautionnés si le manifeste a été produit par le premier transporteur et qu'il indique la destination finale. Dans ce cas, le transporteur cautionné qui reçoit ces expéditions est tenu responsable de la livraison des marchandises à l'ASFC. Lorsque les marchandises ne sont pas livrées à l'ASFC, le transporteur cautionné qui reçoit les marchandises est responsable des droits et des taxes sur les marchandises. Ce qui précède s'applique quel que soit le nombre de transporteurs cautionnés qui participent au transport de l'expédition en douane jusqu'à sa destination.

40. Les marchandises nationales expédiées d'un endroit au Canada à un autre endroit au Canada qui sont égarées aux États-Unis puis retournées au Canada doivent être visées par un document de contrôle du fret indiquant le bureau de réimportation de l'ASFC comme bureau de destination. Après vérification des faits, l'ASFC confie l'expédition au transporteur. La vérification est constituée d'une preuve satisfaisante fournie par le Service des douanes et de la protection des frontières des États-Unis ou par le transporteur. Le document de contrôle du fret est acquitté au moyen d'un renvoi au présent mémorandum.

41. Les transporteurs qui déclarent des expéditions aériennes dans les bureaux frontaliers terrestres doivent utiliser le format de lettre de transport aérien de l'Association du transport aérien international (IATA) avec le code de transporteur aérien. Un document de contrôle du fret avec code à barres n'est pas requis dans ce cas. Les instructions sur la façon de remplir la feuille de route aérienne ainsi que les exigences de l'ASFC et les procédures de déclaration sont énoncées dans le Mémorandum D3-2-2, *Transport du fret aérien – Importations*.

Transporteurs assujettis à la post vérification

42. Les transporteurs assujettis à la post vérification de l'ASFC doivent utiliser des documents qui servent à la fois de feuille d'expédition et de document de contrôle du fret qu'ils font imprimer eux-mêmes dans un format jugé acceptable par l'ASFC. Ces documents doivent être numérotés d'avance selon la pratique comptable du transporteur, être produits dans un ordre consécutif par terminal et porter la mention « post vérification ». Dans le système du transporteur, chaque terminal peut être désigné par un préfixe alphabétique ou numérique. Toutefois, si le numéro comptable et le numéro de feuille d'expédition de l'entreprise sont informatisés pour les besoins de la facturation, le numéro de feuille d'expédition attribué par le système sert de numéro de contrôle à l'ASFC. Dans ce cas, les marchandises qui sont transportées des États-Unis vers le Canada doivent être séparées des autres marchandises sur l'imprimé d'ordinateur.

43. Le système des feuilles d'expédition s'applique au fret en douane qui arrive au Canada en provenance des États-Unis ainsi qu'aux marchandises en douane qui sont entrées dans le système du transporteur au Canada. Dans ce dernier cas, les transporteurs qui bénéficient des privilèges de la post vérification doivent numéroter les documents de contrôle du fret avec le numéro de feuille d'expédition assigné à l'expédition dans leur système. Le numéro de code de transporteur sert de préfixe au numéro de feuille d'expédition.

44. À l'arrivée au Canada, le transporteur déclare à l'ASFC toutes les marchandises à bord du véhicule en présentant l'exemplaire de la poste de chaque feuille d'expédition/document de contrôle du fret.

45. Après l'examen visant à vérifier si le document est complet et lisible, l'ASFC date l'exemplaire de la poste au moyen d'un timbre et l'utilise afin d'établir un inventaire du fret. Lorsque le document est jugé incomplet ou illisible, un document de contrôle du fret corrigé ou récrit est exigé du transporteur.

46. Si le transporteur a pour pratique de préparer une feuille d'expédition principale pour les recettes, celle-ci doit être conservée au bureau central de comptabilisation du fret du transporteur pour les besoins de la vérification sans être présentée à l'ASFC. Pour plus d'informations sur le processus des transporteurs assujettis à la post vérification, veuillez consulter le D3-1-6, *Système de postvérification douanière de l'Agence des services frontaliers du Canada.*

Plombage des véhicules

47. Les marchandises qui arrivent au Canada à bord de véhicules ou dans les compartiments de véhicules dont la sécurité a été jugée acceptable par l'ASFC au premier

concernant l'impression du document de contrôle du fret dans l'annexe C du Mémorandum D3-1-1 ainsi que la façon de remplir le formulaire A8A(B) dans l'annexe E du Mémorandum D3-1-1.

25. Les numéros de contrôle de fret ne peuvent être utilisés pour une période de trois ans. Cette période débute en janvier de l'année qui suit l'année ou le numéro de contrôle de fret a été utilisé.

Procédures de déclaration et de contrôle du fret

26. Au premier point d'arrivée, le transporteur doit déclarer toutes les marchandises à bord du véhicule en présentant à l'ASFC un document de contrôle du fret approuvé pour chacune des expéditions, à moins d'une exemption.

27. Le nombre réel de colis, paquets, barils (et autres) importés doit être indiqué sur le document de contrôle du fret. On remplit le document de contrôle du fret afin d'indiquer le nombre de pièces dans la zone de la quantité du document et le nombre d'unités de transport (c'est-à-dire patins, palettes, conteneurs) dans la zone de la description des marchandises. Une autre solution pourrait consister à indiquer le nombre d'unités de transport dans la zone de la quantité, et le nombre de pièces dans la zone de la description des marchandises. Dans les deux cas, lorsque plus d'une marchandise est déclarée sur un document de contrôle du fret, le nombre total de pièces doit être indiqué.

28. Un déficit est la différence entre le nombre actuel de pièces présentes dans une cargaison comparativement à la quantité déclarée sur le document de contrôle du fret.

29. Puisque la déclaration du transporteur à l'ASFC est la preuve que les marchandises sont à bord du véhicule, toutes les marchandises déclarées à l'ASFC sont considérées comme ayant été déchargées au Canada.

30. Les transporteurs qui ne sont pas assujettis à la post vérification doivent présenter tous les exemplaires du document de contrôle du fret à l'ASFC à des fins d'examen avant le déchargement ou l'acheminement du véhicule. Ces documents sont examinés soigneusement afin d'en déterminer la validité.

31. Si les documents de contrôle du fret présentés par le transporteur sont valides, les exemplaires de la poste et de la gare de ces documents sont datés au moyen d'un timbre et conservés par l'ASFC. Si la mainlevée des marchandises est accordée à l'entrepôt d'examen à la frontière, l'exemplaire de l'exploitant d'entrepôt est conservé par l'ASFC au premier point d'arrivée.

32. Si le document de contrôle du fret est illisible ou si les données nécessaires à un contrôle approprié des marchandises par l'ASFC sont insuffisantes, le transporteur est tenu de fournir un document de contrôle du fret corrigé ou récrit. Pour de plus amples renseignements concernant les documents corrigés ou récrits, veuillez consulter le Mémorandum D3-1-1.

33. Dans certains cas, le transporteur, lors de l'établissement de feuilles d'expédition de plusieurs pages, attribue un numéro unique à chaque page. Les totaux du poids et de la quantité inscrits sur la dernière page doivent alors être reportés sur la première page. Le numéro attribué à la première page sert de numéro de contrôle du fret dans le système de l'ASFC. Il incombe alors au transporteur de brocher ensemble tous les exemplaires de la poste. Les exemplaires de la salle des comptoirs doivent aussi être brochés ensemble.

34. Lorsque des expéditions ont été renvoyées aux agents de l'Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA) pour inspection et que leur admission au Canada est approuvée, le timbre de cet organisme est apposé au verso de l'exemplaire de la salle des comptoirs du document de contrôle du fret avant que la mainlevée ou le transport intérieur des marchandises ne soit demandé à l'ASFC.

35. Les expéditions dont l'admission a été refusée au premier point d'arrivée en raison d'une interdiction, d'un contrôle ou d'un règlement (p. ex. la *Loi sur les licences d'exportation et d'importation* , section VII du *Tarif des douanes*) doivent être retournées immédiatement aux États-Unis. Dans ce cas, le document de contrôle du fret est comptabilisé de la façon habituelle et acquitté au moyen d'un renvoi au numéro de la déclaration de sortie conformément au Mémorandum D3-1-8, *Transport du fret – Exportations*.

36. Lorsqu'une expédition est acheminée sur deux remorques ou plus, tirées par un tracteur, une feuille d'expédition/un document de contrôle du fret peut être présenté pour cette expédition, à condition que la totalité de l'expédition n'ait qu'une seule destination, que chaque remorque figure dans la zone d'identification du moyen de transport du document de contrôle du fret et que la zone de la désignation indique le nombre d'éléments et de remorques faisant partie de l'expédition, p. ex. « 100 éléments dans deux remorques ».

37. Lorsqu'une expédition acheminée au moyen de plus d'une remorque ne répond pas à toutes les conditions énoncées au paragraphe 34 du présent mémorandum, il faut présenter à l'ASFC une feuille d'expédition un document de contrôle du fret pour chaque remorque. Chaque feuille d'expédition/document de contrôle du fret doit porter un numéro de contrôle du fret unique. Il est possible d'attribuer aux documents concernant des parties de lot des numéros de feuille d'expédition totalement différents ou d'utiliser le numéro de la feuille d'expédition principale avec un suffixe numérique ou alphabétique afin que chaque numéro de document concernant une partie de lot soit unique.

Identification du transporteur

11. Aux fins d'identifier les transporteurs cautionnés et les expéditeurs, un code de transporteur à 4 caractères sera désigné à une compagnie au moment de l'autorisation du statut de caution. Ce numéro du code de transporteur doit être affiché sur tous les documents de contrôle du fret présentés à l'ASFC.

12. Les transporteurs qui traversent la frontière doivent obtenir et utiliser leur propre code d'identification de transporteur, qu'ils effectuent des expéditions de marchandises en douane ou des marchandises qui doivent faire l'objet d'une mainlevée au premier point d'entrée au Canada. Ce code d'identification de transporteur doit être incorporé au numéro de contrôle du fret à codes à barres.

13. Les transporteurs qui ne transportent pas de marchandises cautionnées au Canada doivent faire la demande pour obtenir un code d'identification du transporteur non cautionné de l'ASFC.

14. Afin de faire la demande pour un code d'identification du transporteur, s'il vous plaît consulter le site web de l'agence et sélectionnez le formulaire approprié.

15. Tous les transporteurs qui transportent des marchandises au Canada doivent avoir un code de transporteur.

16. Les transporteurs routiers cautionnés, au moment de l'approbation du statut de cautionnement, auront un code de transporteur à quatre chiffres désigné qui débutera par un 2, 3 ou 4. Les transporteurs non cautionnés qui font la demande pour obtenir un code de transporteur à quatre chiffres, recevront un code débutant par le nombre 1 ou 7.

17. Les codes de transporteur qui débutent par le nombre 1 ou 7 ne peuvent pas être utilisés sur les documents du fret qui traitent des cargaisons qui se déplacent sous caution.

Utilisation de la « lettre d'autorisation »

18. Les transporteurs routiers cautionnés qui ont versé la garantie maximale de 25 000 $ et les transporteurs assujettis à la post vérification peuvent recourir aux services d'autres transporteurs pour transporter les marchandises (qui sont dédouanées à la frontière ou dont le mouvement se fait en douane) en leur nom. Lorsque le transport est effectué au moyen de la documentation et de la garantie du transporteur d'origine, le transporteur dont les services ont été retenus doit produire, sur demande, la lettre d'autorisation signée par le transporteur d'origine au moment de la déclaration. Les lettres d'autorisation doivent être imprimées sur le papier à en-tête de l'entreprise et doivent respecter le format exposé à l'annexe du présent mémorandum.

19. Le transporteur routier cautionné ou assujetti à la post vérification assume l'entière responsabilité des marchandises et du rendement du transporteur dont les services ont été retenus. Toute note circulante ou sanction imposée sera adressée au transporteur routier qui a donné son autorisation.

20. Il incombe au transporteur qui autorise l'utilisation de son code de transporteur par un autre transporteur de contrôler la distribution et la validité des lettres d'autorisation.

21. L'obligation de fournir des lettres d'autorisation ne s'applique pas aux transporteurs qui déclarent des expéditions aériennes dans le mode routier ou aux transporteurs autorisés qui suivent la procédure de transport du fret maritime par voie terrestre.

Code de transporteur et exigences concernant le numéro de contrôle du fret

22. Les transporteurs qui passent la frontière canadienne avec des marchandises commerciales doivent avoir un code de transporteur. Ce code forme le préfixe des codes à barres et, lorsque combiné à un numéro d'expédition unique choisi par le transporteur, donne le numéro de contrôle du fret. Cette procédure s'applique aussi aux transporteurs routiers qui dédouanent des expéditions commerciales à la frontière ainsi qu'aux transitaires pour la déclaration et le contrôle secondaire du fret en douane qui est groupé ou dégroupé au Canada. L'information sur la façon d'obtenir un code de transporteur se trouve au paragraphe 14.

23. Les transporteurs routiers qui importent et exportent des expéditions commerciales en douane et produisent de nouveaux manifestes pour ces expéditions doivent avoir un numéro de contrôle du fret sous forme de code à barres comprenant leur propre code de transporteur sur le document de contrôle du fret. Vous trouverez des précisions concernant le code à barres du numéro de contrôle du fret dans l'annexe D du Mémorandum D3-1-1, *Politique relative à l'importation et au transport des marchandises*.

Exigences concernant la documentation de contrôle du fret

24. Toutes les expéditions routières importées au Canada doivent figurer sur un document de contrôle du fret approuvé, à moins qu'elles ne soient exemptées de cette exigence par l'ASFC. Les exemptions figurent dans le Mémorandum D3-1-1. Les transporteurs peuvent utiliser le formulaire normalisé A8A(B), *Document de contrôle du fret*, disponible dans tous les bureaux de l'ASFC. Les transporteurs qui souhaitent utiliser un formulaire vierge A8A(B), de l'ASFC sont tenus d'apposer sur ce formulaire des étiquettes portant un numéro de contrôle du fret sous forme de code à barres. Ils peuvent aussi faire imprimer leurs propres documents de contrôle du fret dans un format jugé acceptable par l'ASFC. Les transporteurs s'exposent à une sanction s'ils ne respectent pas les exigences concernant le code à barres. Vous trouverez des précisions

Ottawa, le 16 mai 2013

MÉMORANDUM D3-4-2

TRANSPORT DU FRET ROUTIER – IMPORTATIONS

Le présent mémorandum énonce et explique les exigences et les procédures particulières de l'Agence des services frontaliers (ASFC) concernant la déclaration et le contrôle du fret apporté au Canada par des transporteurs routiers. Le Mémorandum D3-1-1, *Politique relative à l'importation et au transport des marchandises*, doit être consulté en ce qui a trait aux exigences et aux politiques administratives générales de l'ASFC s'appliquant à tous les modes de transport. Pour connaître les lignes directrices et les procédures du Programme d'autocotisation des douanes (PAD), veuillez consulter le Mémorandum D3-1-7, *Programme d'autocotisation des douanes pour les transporteurs*.

LIGNES DIRECTRICES ET RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Exigences en matière de garantie

1. Un transporteur routier qui souhaite être cautionné sous autorisation générale doit verser une garantie en la forme indiquée dans le site Web de l'ASFC. Le montant de la garantie ne peut être inférieur à 5 000 $ par véhicule ni supérieur à 25 000 $ pour un parc automobile. Chaque camion, tracteur, remorque ou semi-remorque est considéré comme un véhicule distinct aux fins du calcul du montant de la garantie. Tout changement dans le nombre de véhicules qui augmente la taille du parc doit immédiatement être déclaré à l'Unité d'agrément commercial, à l'adresse suivante Carrier-Cargo@cbsa-asfc.gc.ca, sauf lorsque la garantie maximale a déjà été versée.

2. Les entreprises qui veulent devenir à la fois des transporteurs et des transitaires doivent avoir des noms commerciaux différents. Un formulaire de demande distinct accompagné du montant de garantie approprié doit être présenté pour chaque opération.

3. Les marchandises transportées par des transporteurs qui ne sont pas autorisés à transporter des marchandises en douane au Canada doivent être déclarées en détail au premier point d'arrivée, sauf si le transporteur :

a) Verse un cautionnement pour un seul voyage afin d'assurer le transport intérieur des marchandises; ou

b) Remet les marchandises à un transporteur cautionné par l'ASFC pour qu'il les achemine à un bureau intérieur de l'ASFC où elles seront déclarées en détail; ou

c) Fournit une lettre d'autorisation accompagnée du document de contrôle du fret des douanes. (Une lettre d'autorisation n'est pas applicable lorsque les biens sont transmis électroniquement.)

Autorisations pour un seul voyage

4. Les transporteurs qui n'ont pas besoin d'une autorisation générale peuvent présenter à l'ASFC une demande de cautionnement pour un seul voyage. La demande d'autorisation pour un seul voyage doit être présentée, au bureau de l'ASFC où les marchandises sont déclarées et doit être accompagnée d'une garantie d'un montant déterminé par l'ASFC, comme il est indiqué dans le Mémorandum D1-7-1, *Dépôt de garantie pour effectuer des transactions en douane*.

5. Les cautionnements de garantie relatifs aux autorisations pour un seul voyage doivent revêtir la forme prescrite sur le site Web de l'ASFC.

6. Le montant de la garantie doit être fondé sur le montant estimatif des droits et des taxes exigibles sur les marchandises qui sont transportées, mais il ne doit, en aucun cas, être inférieur à 1 000 $.

7. Les cautionnements pour un seul voyage peuvent être émis par les courtiers en douane agissant à titre d'agents autorisés d'une compagnie de garantie approuvée, pourvu que cette dernière soit indiquée comme étant la caution sur le cautionnement et le formulaire de demande. Le formulaire de demande et les cautionnements de garantie ne seront pas acceptés si des courtiers en douane y figurent comme caution.

8. Un document de contrôle du fret qui vise le transport des marchandises doit être présenté à l'ASFC en même temps que le formulaire de demande et la garantie. Le numéro de contrôle du fret sera transcrit sur le formulaire de demande et celui-ci sera frappé du timbre dateur.

9. L'original du formulaire de demande accompagné de la garantie, est classé par ordre chronologique de date au bureau de l'ASFC ayant délivré l'autorisation, et le deuxième exemplaire est retourné au transporteur.

10. Les agents des services frontaliers de diffusion doivent s'assurer que le transporteur sait où se trouve l'emplacement du bureau de l'ASFC de destination (adresse du bureau de l'ASFC ou de l'entrepôt d'attente) afin de réduire les cas de livraison irrégulière.

Ottawa, le 16 mai 2013

MÉMORANDUM D3-4-2

En résumé

TRANSPORT DU FRET ROUTIER – IMPORTATIONS

Ce mémorandum remplace le Mémorandum D3-4-2 du 5 septembre 2008. Il a été révisé pour indiquer les noms de l'Agence, de la division et de la direction pour les appellations qui sont en vigueur.

Printed in Canada

Canada Border Services Agency | Agence des services frontaliers du Canada

Ottawa, September 5, 2008

MEMORANDUM D3-4-5

In Brief

HIGHWAY CARGO – IN-TRANSIT MOVEMENTS

1. This memorandum has been revised to reflect the new name of the agency: Canada Border Services Agency.

2. This memorandum has been revised to reflect current carrier and cargo policies and reporting procedures.

Printed in Canada

Canada

Ottawa, September 5, 2008

MEMORANDUM D3-4-5

HIGHWAY CARGO – IN-TRANSIT MOVEMENTS

This memorandum outlines the Canada Border Services Agency (CBSA) requirements for the reporting and control of in-transit goods by highway carriers.

GUIDELINES AND GENERAL INFORMATION

Definitions

1. For the purposes of this memorandum, the following definitions apply:

(a) **In-transit** – The movement of goods from a point in the United States to another point in the United States through Canada, as well as the movement of goods from a point in Canada to another point in Canada through the United States. Goods in-transit are controlled on Form A8B, *United States – Canada Transit Manifest.*

(b) **Itinerant Carrier** – A carrier who brings goods to Canada infrequently and posts security for each trip.

Security Requirements

2. Highway carriers transporting goods from one point in the United States to another point in the United States via Canada must file security in the amount of $25,000 with the Canada Border Services Agency (CBSA). For information on filing security for a single trip, see the CBSA Web site at **www.cbsa.gc.ca**.

3. Itinerant carriers transporting logs through Canada do not have to post security.

Cargo Reporting

4. Canada and the United States have established a joint procedure for the documentation and control of in-transit goods. Form A8B is used as the cargo control document for either United States or Canadian cargo transiting the other country's territory. You will find a copy of the form in Appendix A of this memorandum and the completion instructions in Appendix B of this memorandum. The U.S. Customs and Border Protection implemented a requirement in 2003, for in-transit movements through the United States to be reported through Electronic Data Interchange (EDI). In addition to electronic reporting, the U.S. Customs and Border Protection requires the carrier to present the Form A8B in hard copy format.

5. Highway carriers transporting goods from a point in one country to another point in the same country through the neighbouring country must stop at the first customs office in the neighbouring country, and present the in-transit manifest for review and validation.

6. You can order copies of Form A8B by calling (contact numbers listed below) or by completing an online request form that you will find on the CBSA Web site under "Publications and Forms".

(a) To order forms by phone from anywhere in Canada and the United States, call **1-800-959-2221**.

(b) If you're calling from outside Canada and the United States, call 204-983-3500 or 506-636-5064 (long distance charges apply).

(c) For TTY (Teletypewriter) service, call **1-800-665-0354** (Canada only).

7. You can print your own forms. For information on customized forms contact:

Carrier and Cargo Policy
Commercial Border Policy Division
Admissibility Branch
Canada Border Services Agency
150 Isabella Street, 4th Floor,
Ottawa ON K1A 0L8

Fax: 613-957-9717

8. Do not document in-bond goods arriving at a Canadian airport or seaport destined for the United States, nor goods arriving at the border for outward movement from a Canadian airport or seaport on Form A8B. See Memorandum D3-2-2, *Air Cargo – Import and In-transit Movements,* for information on the documentation for air shipments, and Memorandum D3-5-2, *Marine Cargo – Import Movements*, for marine shipments.

9. Similarly, do not document goods moving in-transit through Canada arriving by one mode of transport and transferred to another mode of transport for the outward movement on Form A8B. You will find documentation procedures in Memorandum D3-2-2, for air shipments, Memorandum D3-4-2, *Highway Cargo – Import Movements,* for highway shipments, Memorandum D3-5-2, for marine shipments, and Memorandum D3-6-6, *Rail Cargo – Import Movements*, for rail shipments.

Cargo Control Procedures

10. The procedure for United States goods in-transit from one point in the United States to another point in the United States through Canada is as follows:

(a) At the first point of entry in Canada, the driver presents four copies of Form A8B as follows:

(1) Original (white) – arrival copy
(2) 2nd Copy (blue) – exit copy
(3) 3rd Copy (green) – re-entry copy
(4) 4th Copy (pink) – carrier copy

(b) The border services officer reviews and validates all copies by stamping and initialing each copy of the form and may also check the goods against the bill(s) of lading, to ensure that all of the goods being moved in-transit are recorded.

(c) When completed, three copies (blue, green, and pink) are returned to the driver, and the original (white) is retained by the CBSA and placed in a pending file until acquittal is received from the U.S. Customs and Border Protection office of re-entry. Acquitted copies are filed numerically.

(d) The goods are sealed with either company seals or the CBSA green ball seals that must remain intact until they are removed by the U.S. Customs and Border Protection at the office of re-entry.

(e) The carrier reports to the U.S. Customs and Border Protection upon re-entering the United States. A U.S. Customs and Border Protection officer stamps the remaining three copies of the manifest and ensures seals are intact, where applicable; the pink copy is returned to the driver. The blue copy is sent to the CBSA office at the first point of entry, and the green copy is retained on file by U.S. Customs and Border Protection.

11. The procedure for Canadian goods in-transit from one point in Canada to another point in Canada through the United States is as follows:

(a) At the first point of entry in the United States, the driver presents four copies of Form A8B as follows:

(1) Original (white) – arrival copy
(2) 2nd Copy (blue) – exit copy
(3) 3rd Copy (green) – re-entry copy
(4) 4th Copy (pink) – carrier copy

(b) The U.S. Customs and Border Protection officer reviews and validates all copies by stamping and initialing each copy of the form and may also check the goods against the bill(s) of lading, to ensure that all of the goods being moved in-transit are recorded.

(c) When completed, three copies (blue, green, and pink) are returned to the driver and the original (white) is placed in a pending file until acquittal is received from the CBSA office of re-entry. Acquitted copies are filed numerically.

(d) The goods are sealed with either company seals or U.S. Customs and Border Protection seals that must remain intact until they are removed by the CBSA at the office of re-entry. The carrier should also have the bill(s) of lading available for review.

(e) The carrier reports to the CBSA upon re-entering Canada. A border services officer verifies seals are intact, stamps the remaining three copies of the manifest and the pink copy is returned to the driver. The blue copy is sent to the office at the first point of entry, and the green copy is retained on file.

12. When accidents, shifts of loads, or other circumstances occur during the in-transit movement, the carrier should contact the nearest CBSA office. The CBSA office will provide the carrier with instructions for managing the cargo. For a list of all CBSA offices refer to the CBSA's Web site.

Penalty Information

13. For information on administrative penalties, please refer to Memorandum D22-1-1, *Administrative Monetary Penalty System*. Information on AMPS penalties is also available on the CBSA Web site.

14. Other administrative sanctions, such as the revocation of program privileges and penalties of Other Government Departments, may also be applicable.

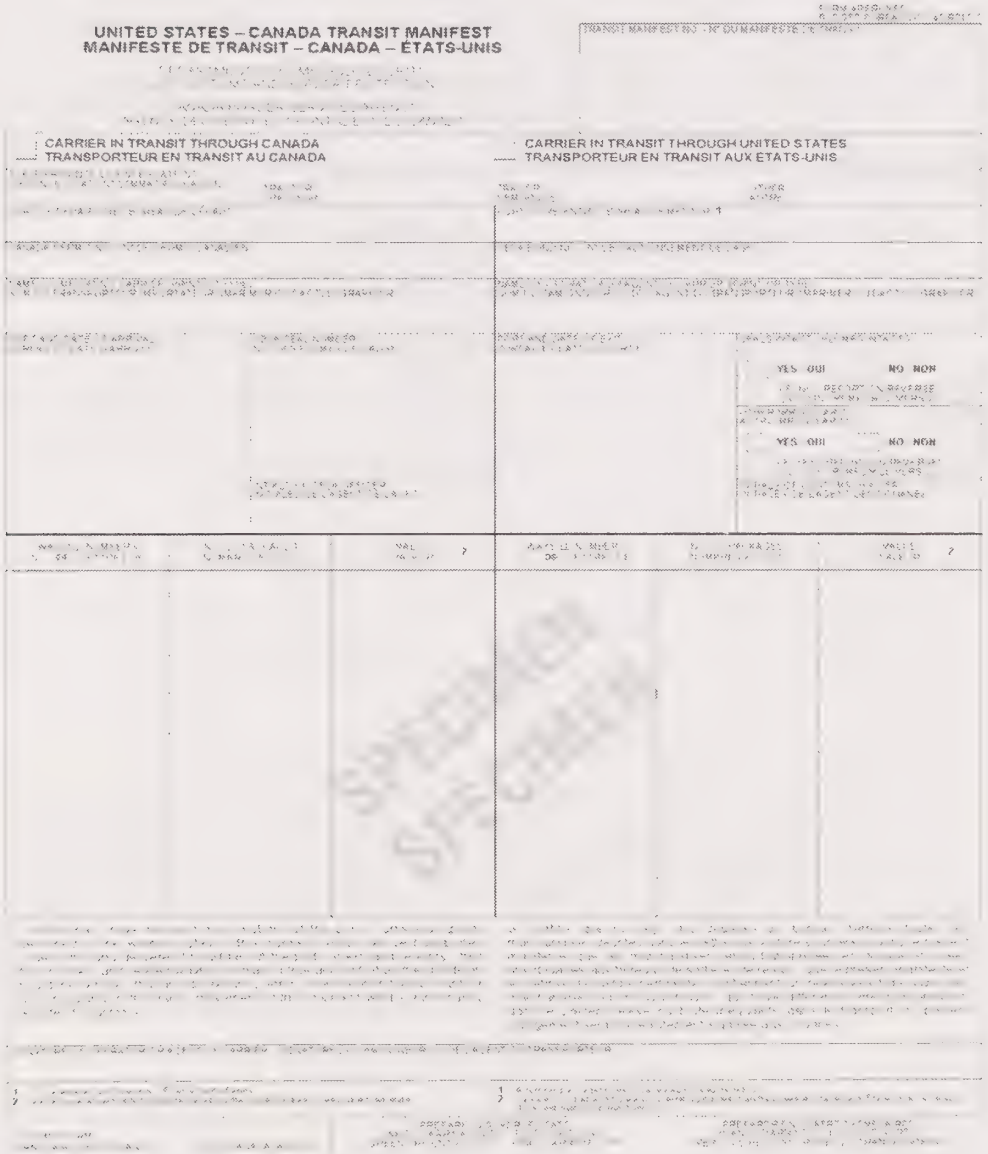
15. In some situations, failure to comply with the CBSA requirements outlined in the *Customs Act*, may result in the seizure and forfeiture of the goods and/or conveyance, and in serious cases criminal charges may be applicable.

Additional Information

16. The CBSA's Border Information Service (BIS) line responds to public inquiries related to import requirements of other government departments, including Industry Canada. You can access BIS toll-free throughout Canada by calling **1-800-461-9999**. If you are calling from outside Canada, you can access BIS by calling 204-983-3500 or 506-636-5064 (long-distance charges will apply). To speak directly to an agent, please call during regular business hours from Monday to Friday (except holidays), 8 a.m. to 4 p.m. local time. More BIS information can be found on the CBSA's Web site.

APPENDIX A

FORM A8B, *UNITED STATES – CANADA TRANSIT MA NIFEST*



UNITED STATES – CANADA TRANSIT MANIFEST
MANIFESTE DE TRANSIT – CANADA – ÉTATS-UNIS

CARRIER IN TRANSIT THROUGH CANADA
TRANSPORTEUR EN TRANSIT AU CANADA

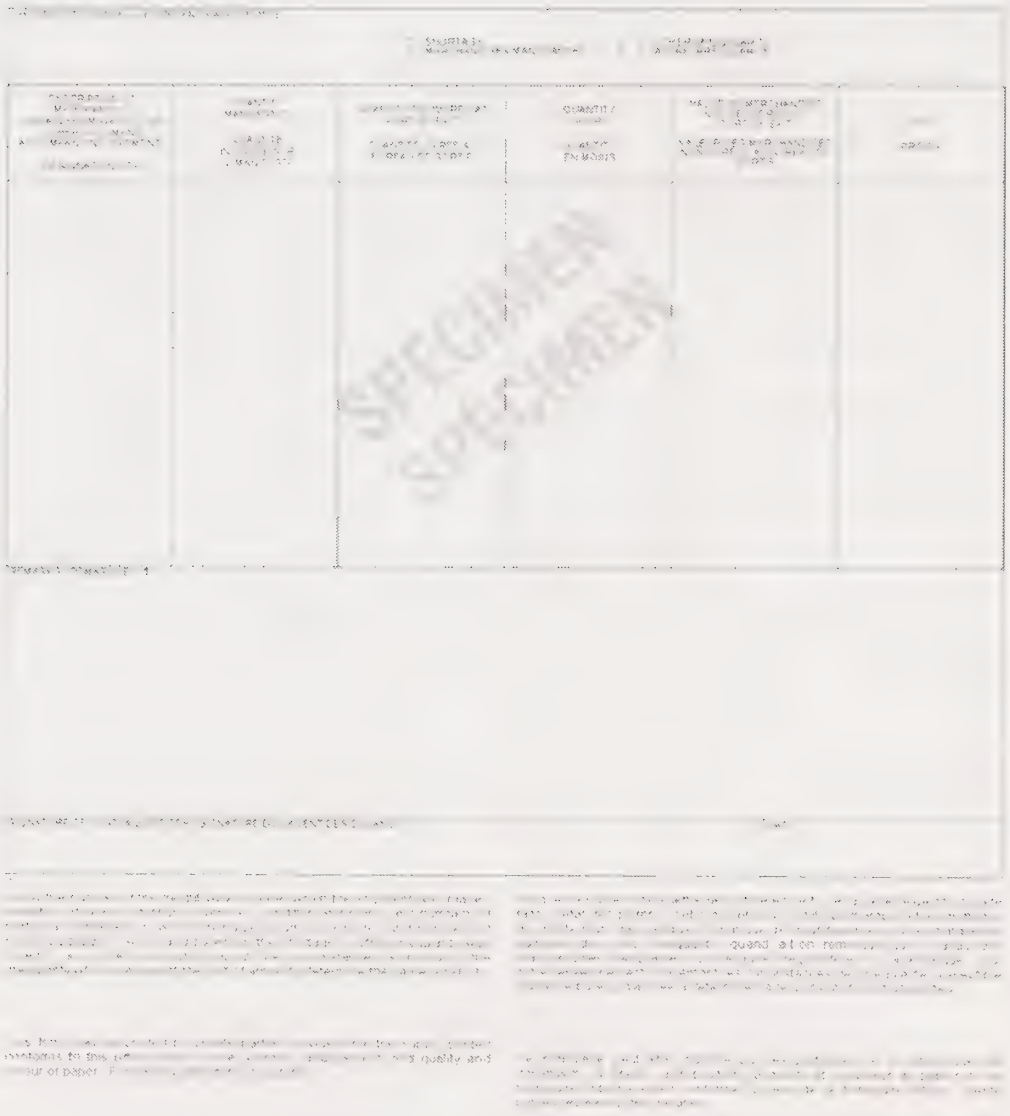
CARRIER IN TRANSIT THROUGH UNITED STATES
TRANSPORTEUR EN TRANSIT AUX ÉTATS-UNIS

YES OUI NO NON

YES OUI NO NON

REPORT OF IRREGULARITY

RAPPORT D'IRRÉGULARITÉ



APPENDIX B

COMPLETION INSTRUCTIONS FOR FORM A8B

Follow the instructions to enter all the information on Form A8B, *United States – Canada Transit Manifest*.

1. Carrier in Transit Through Canada – This field must be checked off.

2. State/Province Licence Plate No. – Indicate the vehicle identification number, i.e., licence plate number, year, and state/province.

3. Tractor – Indicate the tractor number of the vehicle.

4. Trailer – Indicate the trailer number of the vehicle.

5. Other – Indicate the vehicle identification number for vehicles other than tractors or trailers.

6. Port of Departure – Where exiting from the United States, indicate the U.S. customs office.

7. Port of Re-Entry – Where entering into the United States, indicate the U.S. customs office.

8. Canada Permit No. – We assign this number from an in-transit manifest series.

9. CBSA Bond No. – For single trip bonds, indicate the authorization number as shown on Form E370, *Application to Transact Bonded Carrier and Forwarding Operations*. Bonded carriers should indicate their CBSA assigned carrier code.

10. Name of Importing Carrier – Indicate the name of the carrier. In the case of a rented vehicle, indicate the name of the rental company.

11. Name of Operator or Agent of Carrier – Indicate the name of driver. In the case of rented vehicles, indicate the name of the rental company.

12. Port and Date of Arrival – CBSA will indicate the CBSA office where the vehicle has entered Canada and the date.

13. CBSA Seal Numbers/Initials of CBSA officer– the CBSA will verify seal numbers and the border services officer will initial the form.

14. Port and Date of Exit – the CBSA will indicate the CBSA office from where the vehicle is leaving Canada and the date.

15. Seals Intact – CBSA will check "yes" or "no" as to whether seals are intact.

16. Other Irregularity – CBSA will check "yes" or "no" as to whether any inconsistencies are found.

17. Initials of CBSA officer – The border services officer processing the document at the CBSA office of exit will initial the document.

18. Waybill Numbers – Indicate the waybill numbers of the waybill.

19. No. of Packages – Indicate the number of packages and description of goods as shown on the waybill.

20. Value – You do not need to complete this field for goods transiting Canada.

21. Signature of Operator or Agent of Carrier – This document must be signed by the operator or agent of the carrier.

REFERENCES

ISSUING OFFICE –

Carrier and Cargo Programs
Commercial Border Policy Division
Admissibility Branch

HEADQUARTERS FILE –

7720-0

LEGISLATIVE REFERENCES –

Customs Act

OTHER REFERENCES –

D3-2-2, D3-4-2, D3-5-2, D3-6-6, D22-1-1

SUPERSEDED MEMORANDA "D" –

D3-4-5, March 10, 2000

Services provided by the Canada Border Services Agency are available in both official languages.

Printed in Canada

RÉFÉRENCES

BUREAU DE DIFFUSION –

Programmes des transporteurs et du fret
Division des politiques commerciales frontalières
Direction générale de l'admissibilité

DOSSIER DE L'ADMINISTRATION CENTRALE –

7720-0

RÉFÉRENCES LÉGALES –

Loi sur les douanes

AUTRES RÉFÉRENCES –

D3-2-2, D3-4-2, D3-5-2, D3-6-6, D22-1-1

CECI ANNULE LES MÉMORANDUMS « D » –

D3-4-5, le 10 mars 2000

Les services fournis par l'Agence des services frontaliers du Canada sont offerts dans les deux langues officielles.

Imprimé au Canada

ANNEXE B

INSTRUCTIONS POUR REMPLIR LE FORMULAIRE A8B

Veuillez suivre les instructions suivantes pour inscrire tous les renseignements sur le formulaire A8B, *Manifeste de transit - Canada – États-Unis*.

1. Transporteur en transit au Canada – Cette case doit être cochée.

2. Province (État), N° d'immatriculation – Indiquez le numéro d'identification du véhicule, c'est-à-dire son numéro d'immatriculation, l'année et la province (État).

3. Tracteur – Indiquez le numéro du tracteur du véhicule.

4. Remorque – Indiquez le numéro de la remorque du véhicule.

5. Autre – Indiquez le numéro d'identification du véhicule pour les véhicules autres que les tracteurs et les remorques.

6. Bureau de départ – À la sortie des États-Unis, indiquez le bureau de douane américain.

7. Bureau de retour – À l'entrée aux États-Unis, indiquez le bureau de douane américain.

8. N° de permis canadien – Nous assignons un numéro qui est tiré de la série des manifestes de transit.

9. N° de cautionnement de l'ASFC – En ce qui concerne les cautionnements pour un seul voyage, indiquez le numéro d'autorisation qui figure sur le formulaire E370, Demande relative aux transactions de transporteur cautionné et aux expéditions. Les transporteurs cautionnés doivent indiquer le code de transporteur qui leur a été assigné par l'ASFC.

10. Nom du transporteur importateur – Indiquez le nom du transporteur. Dans le cas de véhicules loués, indiquez le nom de la compagnie de location du véhicule.

11. Nom du camionneur ou de l'agent du transporteur – Indiquez le nom du conducteur. Dans le cas de véhicules loués, indiquez le nom de la compagnie de location du véhicule.

12. Bureau et date d'arrivée – L'ASFC indique le bureau de l'ASFC où le véhicule est entré au pays ainsi que la date.

13. N^{os} des plombs et initiales de l'agent des services frontalier – L'ASFC vérifie les numéros des plombs et l'agent des services frontaliers appose ses initiales sur le formulaire.

14. Bureau et date de sortie – L'ASFC indique le bureau de l'ASFC où le véhicule est sorti du pays ainsi que la date.

15. Plombs intacts – L'agent de l'ASFC coche la case « oui » ou « non » afin d'indiquer si les plombs sont intacts ou non.

16. Autre irrégularité – L'agent de l'ASFC coche la case « oui » ou « non » afin d'indiquer si des irrégularités ont été constatées ou non.

17. Initiales de l'agent de l'ASFC – L'agent des services frontaliers qui traite les documents au bureau de l'ASFC de sortie y appose ses initiales.

18. N^{os} des lettres de voiture – Indiquez les numéros des feuilles de route.

19. Nombre de colis – Indiquez le nombre de colis et la description des marchandises figurant sur la feuille de route.

20. Valeur – Vous n'avez pas besoin de remplir cette zone pour les marchandises en transit au Canada.

21. Signature du camionneur ou de l'agent du transporteur – Ce document doit être signé par le camionneur ou par l'agent du transporteur.

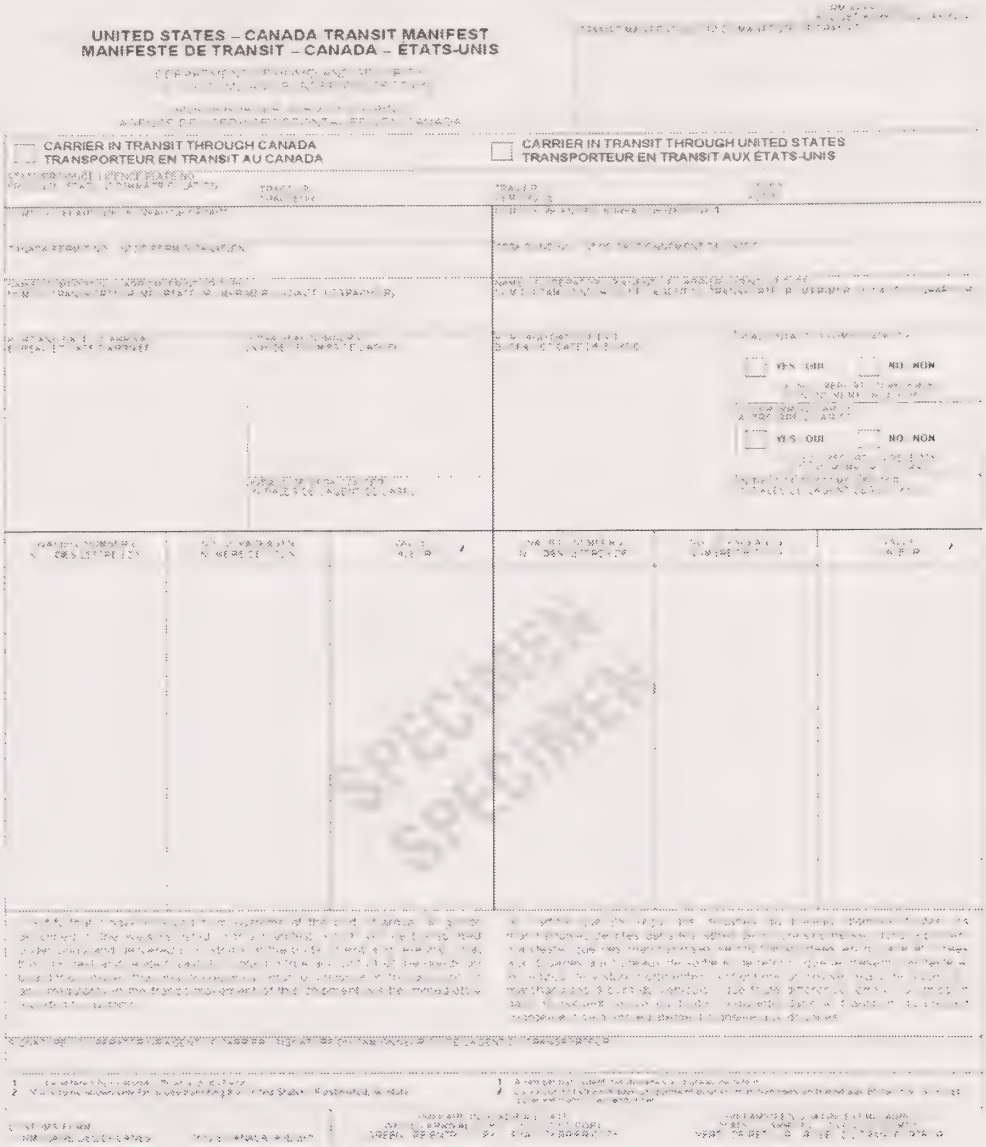
REPORT OF IRREGULARITY

RAPPORT D'IRREGULARITE



ANNEXE A

FORMULAIRE A8B, *MANIFESTE DE TRANSIT – CANADA – ÉTATS-UNIS*



UNITED STATES – CANADA TRANSIT MANIFEST
MANIFESTE DE TRANSIT – CANADA – ÉTATS-UNIS

CARRIER IN TRANSIT THROUGH CANADA
TRANSPORTEUR EN TRANSIT AU CANADA

CARRIER IN TRANSIT THROUGH UNITED STATES
TRANSPORTEUR EN TRANSIT AUX ÉTATS-UNIS

YES OUI NO NON

YES OUI NO NON

SPECIMEN
SPÉCIMEN

14. D'autres sanctions administratives, telles que la révocation des privilèges de certains programmes et les sanctions d'autres ministères, peuvent aussi être imposées.

15. Le défaut de respecter les exigences de l'ASFC énoncée dans la *Loi sur les douanes* peut entraîner la saisie et la confiscation compensatoire des marchandises et/ou du moyen de transport et, dans les cas graves, des accusations peuvent être déposées au criminel.

Renseignements supplémentaires

16. La ligne du Service d'information sur la frontière (SIF) de l'ASFC sert à répondre aux demandes d'information du public relatives aux exigences en matière d'importation d'autres ministères, y compris Industrie Canada. Vous pouvez avoir accès à ce service partout au Canada en composant le numéro sans frais **1-800-959-2036**. Si vous appelez de l'extérieur du Canada, vous pouvez avoir accès au SIF en composant le 204-983-3700 ou le 506-636-5067 (des frais d'interurbain s'appliqueront). Afin de parler directement à un agent, veuillez appeler durant les heures de bureau, du lundi au vendredi (sauf les jours fériés), de 8 h à 16 h, heure locale. Pour plus de renseignements sur le SIF, consultez le site Web de l'ASFC.

9. De même, ne documentez pas sur le formulaire A8B les marchandises transitant par le Canada qui arrivent par un moyen de transport et qui sont transbordées à un autre moyen de transport pour quitter le pays. Vous trouverez les procédures de documentation dans le Mémorandum D3-2-2 pour les expéditions aériennes, le Mémorandum D3-4-2, *Transport du fret routier – Importations* pour les expéditions routières, le Mémorandum D3-5-2 pour les expéditions maritimes et le Mémorandum D3-6-6, *Transport du fret ferroviaire – Importations* pour les expéditions ferroviaires.

Procédures de contrôle du fret

10. Voici la procédure à suivre pour les marchandises des États-Unis transportées d'un endroit des États-Unis à un autre endroit des États-Unis via le Canada :

a) Au premier point d'entrée au Canada, le chauffeur présente les quatre exemplaires du formulaire A8B comme suit :

(1) Original (blanc) – exemplaire d'arrivée;
(2) 2e exemplaire (bleu) – exemplaire de sortie;
(3) 3e exemplaire (vert) – exemplaire de réimportation;
(4) 4e exemplaire (rose) – exemplaire du transporteur;

b) L'agent des services frontaliers examine et valide tous les exemplaires du formulaire en les estampillant et en les paraphant. Il peut aussi vérifier les connaissements pour s'assurer que toutes les marchandises en transit y sont consignées;

c) Lorsque le document est rempli, trois exemplaires (bleu, vert et rose) sont remis au chauffeur et l'original (blanc) est versé dans un dossier d'attente par l'ASFC jusqu'à ce que l'acquittement soit confirmé par le bureau de réimportation du Service des douanes et de la protection des frontières des États-Unis. Les exemplaires acquittés sont classés par ordre numérique;

d) Les chargements sont munis de plombs de l'entreprise ou de plombs verts de l'ASFC qui doivent demeurer intacts jusqu'à ce qu'ils soient enlevés par le SDPF des États-Unis au bureau de réimportation;

e) Le transporteur doit se présenter au le service des douanes et de la protection des frontières des États-Unis avant d'entrer de nouveau aux États-Unis. Un agent du service des douanes et de la protection des frontières des États-Unis estampille les trois autres exemplaires du manifeste et s'assure que les plombs sont intacts, s'il y a lieu. L'exemplaire rose est remis au chauffeur, l'exemplaire bleu est envoyé au bureau de l'ASFC au premier point d'entrée et l'exemplaire vert est versé au dossier par le service des douanes et de la protection des frontières des États-Unis.

11. Voici la procédure à suivre pour les marchandises du Canada transportée d'un endroit du Canada à un autre endroit du Canada via les États-Unis :

a) Au premier point d'entrée aux États-Unis, le chauffeur présente les quatre exemplaires du formulaire A8B comme suit :

(1) Original (blanc) – exemplaire d'arrivée;
(2) 2e exemplaire (bleu) – exemplaire de sortie;
(3) 3e exemplaire (vert) – exemplaire de réimportation;
(4) 4e exemplaire (rose) – exemplaire du transporteur;

b) L'agent du service des douanes et de la protection des frontière des États-Unis examine et valide tous les exemplaires du formulaire en les estampillant et en les paraphant. Il peut aussi vérifier les connaissements pour s'assurer que toutes les marchandises en transit y sont consignées;

c) Lorsque le document est rempli, trois exemplaires (bleu, vert et rose) sont remis au chauffeur et l'original (blanc) est versé dans un dossier d'attente jusqu'à ce que l'acquittement soit confirmé par le bureau de réimportation de l'ASFC. Les exemplaires acquittés sont classés par ordre numérique;

d) Les chargements sont munis de plombs de l'entreprise ou de plombs du service des douanes et de la protection des frontières des États-Unis qui doivent demeurer intacts jusqu'à ce qu'ils soient enlevés par l'ASFC au bureau de réimportation. Le transporteur doit être prêt à présenter les connaissements à des fins de vérification;

e) Le transporteur doit se présenter à l'ASFC avant d'entrer de nouveau au Canada. Un agent des services frontaliers s'assure que les plombs sont intacts et estampille les trois autres exemplaires du manifeste. L'exemplaire rose est remis au chauffeur, l'exemplaire bleu est envoyé au bureau du premier point d'entrée et l'exemplaire vert est versé au dossier.

12. Lorsqu'un accident, un déplacement du chargement ou d'autres circonstances se produisent pendant le transport en transit, le transporteur devrait communiquer avec le bureau de l'ASFC le plus proche. Le bureau en question donne des instructions au transporteur relativement à la manutention du fret. Vous trouverez la liste de tous les bureaux de l'ASFC.

Renseignements sur les sanctions

13. Pour de l'information sur les sanctions administratives, veuillez consulter le Mémorandum D22-1-1, *Régime de sanctions administratives pécuniaires*. Vous trouverez également de l'information sur les sanctions du RSAP dans le site Web de l'ASFC.

Ottawa, le 5 septembre 2008

MÉMORANDUM D3-4-5

TRANSPORT DU FRET ROUTIER – EN TRANSIT

Le présent mémorandum énonce les exigences de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) qui doivent être respectées par les transporteurs routiers concernant la déclaration et le contrôle des marchandises en transit.

LIGNES DIRECTRICES ET RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Définitions

1. Aux fins du présent mémorandum, les définitions suivantes s'appliquent :

a) **En transit** – Le transport des marchandises d'un endroit aux États-Unis à un autre endroit aux États-Unis via le Canada, ainsi que le transport de marchandises d'un endroit au Canada à un autre endroit au Canada via les États-Unis. Les marchandises en transit sont contrôlées au moyen du formulaire A8B, *Manifeste de transit – Canada – Etats-Unis*.

b) **Transporteur itinérant** – Un transporteur qui apporte peu fréquemment des marchandises au Canada et qui verse une garantie pour chaque voyage.

Exigences en matière de garantie

2. Les transporteurs routiers qui transportent des marchandises d'un endroit aux États-Unis à un autre endroit aux États-Unis en passant par le Canada doivent verser un cautionnement de 25 000 $ à l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC). Afin d'obtenir de l'information sur le versement d'une garantie pour un seul voyage, consultez le site Web de l'ASFC au **www.asfc.gc.ca**.

3. Les transporteurs itinérants qui transportent des billots en passant par le Canada n'ont pas à verser de garantie.

Déclaration du fret

4. Le Canada et les États-Unis ont établi une procédure conjointe pour la documentation et le contrôle des marchandises en transit. Le formulaire A8B sert de document de contrôle du fret pour les marchandises des États-Unis ou du Canada qui transitent par le territoire de l'autre pays. Vous trouverez le formulaire à l'Annexe A du présent mémorandum ainsi que les instructions pour le remplir à l'Annexe B. Depuis 2003, le Service des douanes les mouvements en transit aux États-Unis soient déclarés au moyen de l'échange de données informatisées. En plus de la déclaration électronique, le Service des douanes et de la protection des frontières des États-Unis exige que le transporteur présente le formulaire A8B sur support papier.

5. Les transporteurs routiers qui transportent des marchandises d'un endroit d'un pays à un autre endroit du même pays en passant par le pays voisin doivent s'arrêter au premier bureau de douane dans le pays voisin et présenter le manifeste de transit à des fins d'examen et de validation.

6. Vous pouvez commander le formulaire A8B par téléphone (numéros indiqués ci-après). Vous pouvez aussi remplir un formulaire de demande en ligne que vous trouverez dans le site Web de l'ASFC sous la rubrique « Publications et formulaires ».

a) Pour commander des formulaires par téléphone à partir du Canada et des États-Unis, composez le **1-800-959-3376**.

b) Si vous appelez de l'extérieur du Canada et des États-Unis, composez le 204-983-3700 ou le 506-636-5067 (des frais d'interurbain s'appliqueront).

c) Pour le service de télécopieur, composez le **1-800-665-0354** (au Canada seulement).

7. Vous pouvez imprimer vos propres formulaires. Pour de l'information sur les formulaires personnalisés, veuillez communiquer avec:

Programmes des transporteurs et du fret
Division de la politique frontalière commerciale
Direction générale de l'admissibilité
Agence des services frontaliers du Canada
150, rue Isabella, 4e étage
Ottawa ON K1A 0L8

Télécopieur : 613-957-9717

8. Ne documentez pas sur le formulaire A8B les marchandises en douane qui arrivent dans un aéroport ou un port de mer canadien et qui sont destinées aux États-Unis, ni les marchandises qui arrivent à la frontière pour être acheminées à l'étranger à partir d'un aéroport ou d'un port de mer canadien. Pour de l'information sur la documentation des expéditions aériennes, consultez le mémorandum D3-2-2, *Transport du fret aérien – Importations*. Pour les expéditions maritimes, consultez le Mémorandum D3-5-2, *Transport du fret maritime – Importations*.

Ottawa, le 5 septembre 2008

MÉMORANDUM D3-4-5

En résumé

TRANSPORT DU FRET ROUTIER – EN TRANSIT

1. Le présent mémorandum a été révisé afin d'inclure le nouveau nom de l'agence, soit l'Agence des services frontaliers du Canada.

2. Le présent mémorandum a été révisé afin de tenir compte des politiques et des procédures de déclaration actuelles pour les transporteurs et le fret.

Imprimé au Canada

Canada Border Services Agency | Agence des services frontaliers du Canada

Ottawa, August 13, 2008

MEMORANDUM D3-5-1

In Brief

COMMERCIAL VESSELS IN INTERNATIONAL SERVICE

1. This memorandum has been revised to reflect current carrier and cargo policies and reporting procedures, including Advance Commercial Information (ACI) program requirements. It has been revised to update the contact information at the Canada Border Services Agency (CBSA).

2. Information related to the ACI program has been incorporated into this memorandum as well as in D3-1-1, *Policy Respecting the Importation and Transportation of Goods;* D3-2-1, *International Air Traffic*; D3-2-2, *Air Cargo – Import Movements* and D3-5-2, *Marine Operations – Canada Border Services Agency – Marine Cargo – Import Movements*).

3. Procedures and guidelines regarding outward reporting of marine conveyances has been removed from this memorandum and can be found in D3-1-8, *Cargo Reporting – Export movements*.

4. Procedures and guidelines regarding loading or discharge of cargo at non-CBSA port have been added to this memorandum.

5. Procedures and guidelines regarding coasting licences have been removed from this memorandum and can be found in D3-5-7, *Temporary Importation of Vessels*.

6. Procedures and guidelines regarding international waste have been added in this memorandum.

7. Procedures and guidelines regarding wood packaging material have been added to this memorandum.

Printed in Canada

Canada

Ottawa, August 13, 2008

MEMORANDUM D3-5-1

MARINE CARGO – IMPORT MOVEMENTS

TABLE OF CONTENTS

	Page
Guidelines and General Information	1
Definitions	1
Tariff Treatment of Vessels in International Service	2
Carrier Identification (Carrier Codes)	2
The 9ITN Generic Carrier Code	2
Marine Carriers	2
Marine Agents/Ship's Agents	2
Transmission of Advance Commercial Information (ACI) – Conveyance	2
First Port of Arrival	3
ACI Transmission Timeframes	3
Cargo loaded in a country other than the United States and Puerto Rico	3
Cargo loaded in the United States and Puerto Rico	3
Emergency Stops	3
Changes Corrections to Conveyance Reports	4
Cancels/Deletes to Conveyance Reports	4
ACI Transmission and Reporting Requirements for Multiple Canadian Ports of Call	4
Rejection Messages	4
Outward Report	4
Paper Reporting for Vessels With ACI Exemption	4
Military Vessels Carrying Solely Military Cargo on Board	4
Government Vessels	5
Fishing Vessels	5
Canadian Goods Returned	6
Ferries	6
Tugs and Barges	6
Yachts	7
Stevedoring Equipment	7
Coastwise Shipping	7
Vessel's Clearance Requirements – General	8
Seaway Traffic	9
Loading or Discharge of Cargo at Non-CBSA Ports	9
International Waste	9
Wood Packaging Material	10
Penalty Information	10
Additional Information	10
Appendix – Conveyance Advance Commercial Information Electronic A6 – Data Requirements	11

GUIDELINES AND GENERAL INFORMATION

1. It is the responsibility of Carrier and Cargo Programs, Commercial Border Policy Division, Border and Compliance Programs Directorate, Admissibility Branch of the Canada Border Services Agency (CBSA) to provide national policies and procedures relative to the reporting to CBSA and clearance of commercial vessels carrying commercial cargo in international service.

DEFINITIONS

A6 General Declaration: It is the paper form used to report inward/outward movements of vessels.

Clearance: Is the official customs permission to enter/leave and sail.

Conveyance: Any vehicle, aircraft or water-borne craft or any other contrivance that is used to move persons or goods.

Conveyance Report Number/Conveyance Reference Number (CRN): A unique reference number assigned by the carrier to identify a particular voyage for a particular conveyance.

Conveyance Report (EDI A6): An EDI conveyance advanced information provided by the marine carrier (SO-91).

EDI: Electronic Data Interchange.

Estimated Time of Arrival (ETA): In the marine mode, generally used in the context of 'Pre-arrival' for the purpose of knowing the approximate time that a vessel will arrive at a dock in Canada.

Inward Documentation: The formal inward report entry verifies that all the primary CBSA and OGD formalities have been executed. The A6 General Declarations or the Electronic Data Interchange (EDI) A6 Conveyance Reports are part of the required "documents" to be reviewed during the formal entry. If there is cargo on board the vessel, The A6A Cargo Declarations or the EDI A6A Prime Cargo Reports will also be required.

Other Government Departments (OGD): Federal Departments or Agencies such as: Canadian Food Inspection Agency (CFIA) or Department of Foreign Affairs and International Trade (DFAIT) etc.

TARIFF TREATMENT OF VESSELS IN INTERNATIONAL SERVICE

2. For the purposes of this memorandum, a Canadian vessel is defined as a vessel engaged in international commercial transportation which is registered in Canada, and

(a) was built in Canada;
(b) all duties have been paid; or
(c) has been deemed to be duty paid under the terms of some other Act.

Note: Any vessel that is not a "Canadian vessel" as defined above is deemed to be a foreign vessel for CBSA purposes and, if in international service, should be classified under tariff item No. 9801.10.00.

3. Canadian vessels in international commercial service are not admissible under tariff item No. 9801.10.00. Rather they are to be classified under either tariff item No. 9813.00.00 or No. 9814.00.00, if applicable. Where Canadian vessels arriving in Canada do not qualify for importation under either of these tariff items, they shall be classified under the appropriate tariff item in Chapter 89.

4. Where Canadian vessels are returning to Canadian waters and repairs and modifications were done during the course of the vessel's operations abroad, customs duties may be reduced or removed as provided under the *Vessel Duties Reduction or Removal Regulations*. All such repairs or enhancements shall be reported to the CBSA and duly accounted for upon the vessel's first return to Canada, even if the vessel is continuing in international service.

5. A foreign vessel must either be formally accounted at the CBSA or exported from Canada within 30 days of such a declaration.

6. Vessels operating in international commercial service that are unable to depart from Canada due to ice conditions will not be considered as imported. They should be documented in an appropriate manner and allowed to leave at the earliest opportunity.

7. Any vessel classified under tariff item No. 9801.10.00 and subsequently diverted to a dutiable use in Canada, is considered as having been diverted from the use originally intended and the importer will be held liable for payment of full duty under the appropriate tariff item in Chapter 89 of the *Customs Tariff*.

CARRIER IDENTIFICATION (CARRIER CODES)

The 9ITN Generic Carrier Code

8. The CBSA no longer accepts cargo or conveyance reports with the 9ITN carrier code from marine carriers reporting commercial cargo.

9. Empty vessels: If they do not have a 9000 series identifier carrier code, they will be permitted to report (paper A6) their conveyances using the 9ITN generic carrier code.

10. Fishing vessels: The same as empty vessels, if they do not have a carrier code and they are not reporting any cargo, 9ITN will be accepted on their conveyance reports.

Marine Carriers

11. To report and transmit Advance Commercial Information (ACI) on cargo/conveyances, the CBSA requires that all marine carriers use a 9000 series identifier carrier code issued by CBSA. The marine carrier can choose one of the following three options:

(a) Apply for a bonded carrier code: A carrier wishing to transport in bond goods under a general authorization must apply on an *Application to Transact Bonded Carrier and Forwarding Operations*, form E370. For more information, please refer to Memorandum D3-1-1.

(b) Apply for a non-bonded carrier code: A carrier who does not wish to obtain a bond for transporting in-bond cargo into Canada but is required to obtain it's own carrier code for identification purposes, may apply for a carrier code by submitting a completed *Application to Transact Non-bonded Carrier Operations at Point of Arrival in Canada*, form E369. For more information, please refer to Memorandum D3-1-1.

(c) Hire an agent: A carrier has the option of hiring a marine/ship's agent to report and transmit ACI cargo/conveyance on his behalf.

Marine Agents/Ship's Agents

12. In the case of marine agents/ship's agents handling the cargo/conveyance reporting and ACI transmission on behalf of a marine carrier, the agents must also use a 9000 series identifier carrier code issued by CBSA.

TRANSMISSION OF ADVANCE COMMERCIAL INFORMATION (ACI) – CONVEYANCE

13. The CBSA requires, under the Advance Commercial Information (ACI) program that all marine carriers transmit electronic cargo and conveyance reports using the Electronic Data Interchange (EDI) within the appropriate ACI timeframes. This applies to all vessels carrying commercial goods that are loaded in a country other than Canada and that arrive in a port in Canada. The requirement applies to all import, in-transit, and Freight Remaining on Board (FROB) shipments. For cargo reporting and ACI transmission requirements, please refer to D3-5-2, *Marine Cargo – Import Movements*. For further information on the ACI conveyance data requirements, please consult Appendix B of this memorandum.

Note: Procedures on becoming an EDI client are available on the E-Commerce section of the CBSA Web site and in the Memorandum D3-1-1, *Policy Respecting the Importation and Transportation of Goods*.

14. Only one conveyance report is to be transmitted per vessel. In the case of consortiums arrangements, the master carrier is responsible for providing a conveyance report for the vessel. It will be the responsibility of the master carrier to advise all consortium members of the conveyance reference number in a timely manner to enable their transmission of cargo data within the prescribed timeframes. This conveyance reference number must be referenced on the consortium member's cargo reports.

15. The Estimated Date and Time of Arrival (EDTA) data element must be kept accurate to within 8 hours. If the EDTA is expected to differ by more than 8 hours, a change must be sent electronically with an updated EDTA. An updated EDTA is also required if the vessel is expected to arrive on a new calendar day, regardless of whether it is within 8 hour timeframe.

16. If due to port congestion, a vessel must wait in anchorage for a spot at the dock, the vessel is considered arrived, and the EDTA does not have to be updated.

17. Cargo can be discharged upon arrival, prior to the EDTA, as long as it is within the 8 hours. However, the cargo cannot be discharged if a 'Do not unload' message has been issued by the CBSA.

18. Changes to conveyance information that has been provided in advance may be made electronically at any time prior to the arrival of the vessel in Canada.

19. Information on ACI is also available on the CBSA Web site. For any electronic format specifications, please refer to the ACI Marine Client Document.

FIRST PORT OF ARRIVAL

20. The First Port of Arrival (FPOA) is the first port in Canada that the vessel stops at for any of the following activities: crew activities, cargo activities, bunkering or seaway inspections.

21. For Great Lakes traffic, the CBSA has deemed two ports in and out of the Great Lakes as the FPOA whether the vessel stops there or not: Montréal and Port Colborne.

22. For vessels travelling into, and through, Canada from off shore and up bound, Montréal will be the FPOA, unless the vessel stopped somewhere else in Canada first. The captain must be prepared to stop for examination if required.

23. For vessels travelling with U.S. loaded cargo from the Great Lakes and passing through the Welland canal, Port Colborne will be the FPOA, unless the vessel stopped somewhere else in Canada first. The captain must be prepared to stop for examination if required.

24. The FPOA must be transmitted on all conveyance reports, as indicated within this section.

ACI TRANSMISSION TIMEFRAMES

25. The timeframes for transmission of the conveyance report by the master carrier to the CBSA is based on the type of cargo the vessel transports and of his origin.

Cargo loaded in a country other than the United States and Puerto Rico

26. All conveyance reports must be transmitted at least 96 hours prior to arrival at the FPOA for all containerized and non-exempted break-bulk vessels.

27. All conveyance reports must be transmitted at least 24 hours prior to arrival at the FPOA for all bulk and exempted break-bulk vessels.

28. All conveyance reports must be transmitted at least 96 hours prior to arrival at the FPOA for all vessels carrying only empty containers.

29. Vessels transporting a combination of goods described in the above paragraphs must be reported 96 hours prior to arrival at the FPOA.

Cargo loaded in the United States and Puerto Rico

30. All conveyance reports must be transmitted at least 24 hours prior to arrival at the FPOA or at time of departure for voyages that are less than 24 hours.

31. Conveyance reports for those vessels carrying only empty containers must be transmitted at least 4 hours prior to arrival at the first Canadian port or at time of departure for voyages that are less than 4 hours.

EMERGENCY STOPS

32. Emergency stops are defined as stops for medical, weather, mechanical difficulties or security threats.

33. If these stops exceed 8 hours, carriers will be required to advise by telephone with the updated information the National Risk Assessment Centre at 613-948-3939 for foreign callers or **1-800-523-5072** for North America callers. Cargo and conveyance data must be updated electronically as soon as known to reflect the new FPOA and its Estimated Date and Time of Arrival (EDTA).

34. A paper A6 report must also be presented at the next port of call for all foreign vessels (including the United States). If the vessel is Canadian, a paper A6 will not be required at the next port of call.

35. If the emergency stop is less than 8 hours, no update to the conveyance report is required.

CHANGES/CORRECTIONS TO CONVEYANCE REPORTS

36. Changes/corrections to A6 conveyance reports may be made electronically at any time prior to the arrival of the vessel at the FPOA.

CANCELS/DELETES TO CONVEYANCE REPORTS

37. If the conveyance report number needs to be changed on the conveyance report, the report must be cancelled and a new report must be transmitted.

38. If a vessel is no longer coming to Canada, the conveyance report must be deleted.

ACI TRANSMISSION AND REPORTING REQUIREMENTS FOR MULTIPLE CANADIAN PORTS OF CALL

39. An electronic conveyance report must be transmitted to the FPOA as per the timeframes specified in paragraphs 25 to 31.

40. Foreign or U.S. registered vessels must provide a paper A6 inward and outward report at each subsequent port of call after the FPOA. The conveyance reference number submitted on the paper A6 must match the reference number transmitted on the electronic conveyance report

> **Example**: a foreign vessel calls into the port of Montréal where it discharges cargo, proceeds to Hamilton to discharge cargo, and continues on to Sault Ste. Marie where more cargo is discharged. The marine carrier transmits ACI conveyance report to the FPOA, Montréal. On departure from Montréal, the marine carrier will present a paper A6 outward conveyance report. A paper A6 inward conveyance report will be presented upon arrival in Hamilton. Then, on departure from Hamilton, a paper A6 outward conveyance report will be presented. The same paper process will be repeated at the Port of Sault Ste. Marie, i.e. a paper A6 inward report and a paper A6 outward conveyance report upon departure.

41. The requirement for conveyance reporting on paper at the subsequent Canadian ports of discharge is an interim process and will be eliminated in a future phase of ACI.

42. There are no requirements for a Canadian vessel to submit paper A6 at subsequent ports of call.

REJECTION MESSAGES

43. If a conveyance report is rejected by the CBSA systems, a rejection message will be transmitted to the sender.

44. It is the responsibility of the carrier to send an amended message to correct the error as indicated in the rejection message.

45. The rejected report will be considered by the CBSA as a non-transmission of the conveyance report until the identified errors have been addressed and the conveyance report is in an accepted status.

46. Any enquiries or documentation requests should be directed to:

> Electronic Commerce Unit
> Canada Border Services Agency
> 250 Tremblay Road, 6th floor
> Ottawa, Ontario K1A 0L8
>
> Telephone:
> **1-888-957-7224** calls within Canada and the U.S.
> 1-613-946-0762 for overseas callers between 8 a.m. and 5 p.m. (E.S.T.)
> 1-613-946-0763 for overseas callers between 5 p.m. and 8 a.m. (E.S.T.)

OUTWARD REPORT

47. For information on outward reporting, please refer to Memorandum D3-1-8, *Cargo – Export Movements*.

PAPER REPORTING FOR VESSELS WITH ACI EXEMPTION

48. The following vessels are exempt from ACI reporting requirements:

(a) Military vessels carrying solely military cargo on board;

(b) Government vessels carrying solely government cargo on board;

(c) Fishing vessels;

(d) Vessels solely carrying Canadian goods returned;

(e) Ferries;

(f) In ballast (empty vessels)

Military vessels carrying solely military cargo on board

Foreign Military Vessels

49. Foreign military vessels are not required to file a Form A6 for inward or outward movements. The masters of these vessels are authorized to make courtesy oral reports to the CBSA.

50. Foreign military vessels, including ships of war, military transports, military supply ships, and military support vessels which are owned or controlled by the government of any country are entitled to ships' stores as per the Schedule to the *Ships' Stores Regulations*.

51. Where visiting forces are stationed in Canada, their goods may be imported without payment of duties and taxes under the provisions of tariff item 9827.00.00.

Canadian Military Vessels

52. Canadian military vessels are not required to present an A6 form for inward and outward movements. The masters of these vessels are authorized to make courtesy oral reports to the CBSA.

53. Canadian military vessels that are proceeding outside Canada and military service ships that are required to report under section 95 of the *Customs Act* (outward report) and that are proceeding outside Canada are entitled to ships' stores as per the Schedule to the *Ships' Stores Regulations*. The term "proceed outside Canada" means to advance beyond:

(a) the land mass of Canada;

(b) he internal waters; or

(c) the territorial sea of Canada.

54. The master of a Canadian warship or service ship must advise the local CBSA office on the 31st day the vessel has been in a Canadian port that the vessel will be remaining in port. An inventory is then to be completed by the CBSA of all ships' stores aboard the vessel. Following the completion of the inventory, the sale on board of these goods will no longer be permitted, the designation of these materials as Ships Stores as per the Schedule to the *Ships' Stores Regulations* will be lost, thus allowing the purchase of similar goods in the local economy by crew members.

55. Declarations as returning residents are required from members of the crew upon their arrival from foreign ports or high seas manoeuvres of a duration of more than 48 hours. Crew members are entitled to the personal exemptions provided under 98.04 of the *Customs Tariff*.

Government Vessels

56. Canadian government vessels are defined as those vessels owned, leased, or operated by the federal or provincial governments of Canada. Canadian Coast Guard vessels, as well as Fisheries and Oceans Canada and Hydrographic Services vessels, are included in this category. Military vessels are not included in this group, but are discussed in paragraphs 49 to 55.

57. Vessels commanded by officers appointed by the Government of Canada or a provincial government must present a completed A6 form in the following circumstances:

(a) when arriving from a foreign port;

(b) when departing from a foreign port; or

(c) when taking aboard in-bond stores.

58. Government vessels must meet safety inspection and certificate of competency requirements under the *Canada Shipping Act*.

59. Canadian Coast Guard ships that are proceeding on a voyage to the Arctic are entitled to ships' stores as per the Schedule of the *Ships' Stores Regulations*. Canadian-registered vessels that are operated by the Government of Canada to obtain scientific data on the high seas, including weather, research, and fisheries patrol ships, are also entitled to ships' stores.

60. Personal declarations are required from crew when returning from a foreign port. Crew members are entitled to personal exemptions under heading 98.04.

Fishing Vessels

61. The CBSA cooperates with the Department of Fisheries and Oceans in the Atlantic Region in the administration of programs under the *Coastal Fisheries Protection Act*. Under these programs, fishing vessels from designated countries, referred to as "fisheries program vessels," are permitted entry into Canadian fisheries waters to acquire Canadian fish and fish products. The CBSA's role under these programs is to facilitate the inward and outward movements of fisheries program vessels while satisfying all requirements of the *Customs Act* and the legislation of Other Governmental Departments (OGD) client departments.

62. The Department of Fisheries and Oceans has agreed to assist the CBSA by providing a report of all foreign vessels authorized to engage in programs under the *Coastal Fisheries Protection Act*. Information on the status of any particular vessel can be obtained from:

Canada Border Services Agency
Customs Client Services
1969 Upper Water Street
Purdy's Tower 2, 5th Floor
Halifax, N. S. B3J 3R7

63. Fisheries program vessels must report inward at the nearest CBSA office, as per inward report instructions, prior to commencing their fishing operation under licence with the Department of Fisheries and Oceans. A fisheries program vessel operating outside the territorial sea, and proceeding outside Canada, is entitled to ships stores as a fishing ship reported and proceeding outside Canada. For additional information please refer to Memorandum D4-2-0, *Ships' Stores Regulations*. Fisheries program vessels operating within the territorial sea are not entitled to ships stores.

64. Fisheries program vessels operating without bonded stores will be granted a seasonal clearance after initial inward report. This clearance will be valid for the duration of the season and will relieve vessels from the requirement to enter only at ports having CBSA services.

65. Fisheries program vessels operating with bonded stores will have their stores sealed while in port or when operating within the territorial sea. Crewmembers will be permitted the alcohol and tobacco allowances permitted to all visitors, as outlined D2-1-1, *Temporary Importation of Baggage and Conveyance by Non-Residents*. Fisheries program vessels leaving Canada with bonded stores must enter a port having CBSA service upon their return.

66. Fisheries program vessels landing fish and fish products in Canada must file an A6A cargo report with the CBSA. For further information on the A6A form, please refer to D3-5-2, *Marine Cargo – Import Movements.*

67. The CBSA must be advised whenever a change in the crew on board Fisheries program vessels occurs. The master of the vessel is responsible for ensuring that the CBSA receives a report of all crew members offloaded for medical treatment or crew rest.

68. Fisheries program vessels with a seasonal clearance must file an outward report to the CBSA on Form A6, *General Declaration*, at the termination of a fishing operation under licence.

69. Fisheries program vessels without a seasonal clearance must file an outward report to the CBSA on Form A6, on each occasion the vessel leaves the territorial sea. For more information on outward reports and cargo export, please refer to D3-1-8.

70. Fisheries program vessels are not considered to be in the coasting trade unless they engage in the practice of moving goods between two points in Canada. In that case, procedures outlined in the D3-5-7, *Temporary Importation of Vessels*, must be followed. The movement of fish or fish products from a Fisheries program vessel to another within the territorial sea is not considered to be coasting when the receiving vessel is moving the cargo outside of Canada for export.

71. The Department of Fisheries and Oceans has identified several transhipment points within the territorial sea where Fisheries program vessels can meet, with the prior approval of the nearest CBSA office, for transfer of crew, supplies, or fish and fish products. the transfer of fuel between fisheries program vessels within the territorial sea is prohibited due to environmental concerns.

72. Spare parts and fuel to be consumed in Canada are subject to the provisions of the *Customs Tariff* and the *Excise Tax Act.*

73. Fisheries program vessels entering Canada from a foreign port for the purpose of going to a transhipment point must satisfy requirements outlined in paragraph 97.

Canadian Goods Returned

74. If the only type of cargo on board a vessel is "Canadian goods returned," an ACI conveyance report is not required. Instead, a paper A6 must be provided to the CBSA for the conveyance.

75. If, in addition to Canadian goods returned, there are foreign loaded goods on board the vessel an ACI conveyance report must be transmitted and the total weight of all goods, including the Canadian goods returned, must be noted/accounted for on the conveyance report.

Ferries

76. Vessels, scows, barges, and similar craft whether self-propelled or towed, used solely or principally for the transportation of vehicles and passengers across international waters shall be classified as ferries.

77. Ferries operating internationally must file with the CBSA one inward and one outward report on form A6, General Declaration, at the close of each day's operations. For more information on outward report, please refer to D3-1-8, *Cargo – Export Movements.* Each report must specify the number of trips made during the day and the total number of passengers carried. An itemized record of tourist automobiles, trucks, etc., is not required but the total number of vehicles in each class must be shown for each trip.

TUGS AND BARGES

78. Tugboats and barges – empty or with tows, or carrying cargo – are subject to the same registration and licensing requirements as other vessels operating over similar routes. Tug and barges are both considered conveyances and an ACI conveyance report must be submitted for each tug or barge within the prescribed timelines outlined in paragraphs 25 to 31 of this memorandum. For cargo reporting on tugs and barges and ACI transmission requirements, please see D3-5-2, *Marine Cargo – Import Movements*.

79. **A tug pulling one or more barges with cargo**: An A6 conveyance report would be transmitted electronically for the tug. An A6 conveyance report would also be transmitted for each barge. The voyage/trip number for the tug, the barge(s) and the cargo must be the same. The number of crew is to be reported on the A6 tug conveyance. A zero is to be reported in the number of crew field for the A6 conveyance report for each barge.

80. **A tug pulling one or more barges without cargo**: If there is no cargo on any of the barges being pulled by the tug, there is no requirement for ACI conveyance report. The report would be done on a paper A6 form.

81. **A tug pulling a mix of barges with cargo, and barges without cargo**: An A6 conveyance report is to be transmitted electronically for all of the barges and for the tug. The voyage/trip number for the tug, the barge(s) and the cargo must be the same. The number of the crew must be indicated on the tug conveyance report. A zero is to be

reported in the number crew field for the conveyance report for each barge.

82. **Self propelled barges**: An A6 conveyance report must be transmitted electronically for each barge. If there is more than one barge the same voyage/trip number must be shown on all of the cargo and conveyance reports. If there is more than one barge for this scenario, the number of crew must only be reported on one of the barge conveyance reports, a zero will be submitted in that field on the other conveyance report(s).

83. **A tug carrying goods that are not on a barge**: An A6 conveyance report must be transmitted electronically to represent the Tug.

84. **An in ballast (empty) tug that is not pulling barges**: There is no requirement for ACI conveyance report. A paper report must be completed.

YACHTS

85. Yachts are non-commercial conveyances and are considered as small cruise ships. For more information on reporting of small cruise ships, please refer to D2-3-7, *Processing of Cruise Ships.*

STEVEDORING EQUIPMENT

86. All vessels, regardless of registry, operating exclusively in international trade may transport stevedoring equipment from port to port in Canada only if the equipment is imported temporarily and is used solely for the loading, discharging, and handling of cargo.

COASTWISE SHIPPING

87. Vessels in international commercial service may drop off and pick up cargo at more than one location in Canada provided that all of the following conditions are met:

(a) the vessel was cleared by the CBSA at the time of its initial arrival in Canada;

(b) all crew disembarked or cargo unloaded originated outside of Canada; and

(c) all crew embarked or cargo laden on board is destined to a point or points outside of Canada.

88. Vessels moving as outlined in the previous paragraph are termed to be moving "Coastwise," and are subject to CBSA control. It should be noted that this term is separate and distinct from the term "coasting," which refers to the transportation of goods or people between points in Canada. For more information on passengers processing in coastwise, please refer to D2-3-7, *Processing of Cruise Ships.*

89. Vessels moving coastwise, whether laden or in ballast, remain subject to CBSA control and must be reported to the CBSA at each point of arrival and departure. Where the stay in port will be of a short duration, a combined Form A6 inward/outward vessel report may be accepted. Normal cargo reporting procedures will apply.

90. Vessels moving coastwise may not offload international waste or non-compliant wood packaging materials including dunnage, pallets or crating without the permission of a Border Services Office. Permission to offload international waste or non-compliant wood packing materials will only be granted where CFIA-approved facilities exist for the safe disposal of these items.

91. The border services officer boarding coastwise vessels will verify the security of the bonded stores' seals and replace them if necessary. (Coastwise vessels that have transited international waters are permitted to arrive with their seals broken.) The border services officer will also make any required amendments to the crew list, and grant an issue of bonded stores where appropriate. Safety certificates will also be verified prior to an outwards coastwise report being accepted.

92. While passengers and crew are at liberty to entertain invited guests on board a ship in port, the presence of such persons is to be reported by the carrier, in writing to the CBSA prior to embarkation. Visitors are to be advised that any goods removed from the ship may be subject to duties. Searches of such persons or their possessions may be carried out where there are reasonable and probable grounds to suspect that the person is in possession of undeclared, dutiable goods. For more information on search of persons, please refer to D2-3-7, *Processing of Cruise Ships*.

93. Occasionally, requests are received from various interest groups, such as associations of travel agents or company officials, to travel between ports in Canada on vessels moving coastwise. All such requests are to be forwarded to Carrier and Cargo Programs.

94. Where approval is granted, the parties concerned will be advised that they are subject to customs examination at time of disembarkation. Carrier and Cargo Programs will grant approval in writing to the applicant. Copies will also be provided to all appropriate regional offices.

95. The outwards report of vessels moving coastwise must be made to the CBSA in sufficient time to permit inspection formalities to be completed prior to departure. The CBSA will not be responsible for delays in departure due to late outwards report from the marine company or its agent, or for delays due to non-compliance with legislative requirements. For more information on outward reporting, please refer to D3-1-8, *Cargo – Export movements*.

96. Permission to sail may be refused by the CBSA where it has been determined that the vessel is not in compliance with Canadian law, or that any fees, duties, or penalties due to the Crown have not been paid. Any costs incurred by such delays will be the responsibility of the vessel operator.

VESSEL'S CLEARANCE REQUIREMENTS – GENERAL

97. All vessels in international commercial service arriving in Canada must proceed without delay directly to a CBSA office designated for the clearance of vessels. The complete inward report package includes: Form E1, *Ships Stores Declaration*; Form IMM200, *Crew List*; the Form Y14, *Crew's Effects Declaration*. The package must be presented to the CBSA prior to any persons being allowed to disembark or embark the vessel, or any cargo being discharged.

98. For vessels exempted from the ACI program, a paper A6 – General Declaration must be submitted to the CBSA.

99. All copies of the form A6 will be date-stamped and signed by a border services officer. The presence of the CBSA signature and date-stamp signifies acceptance of the inward report and is not to be considered a validation of all information of the form. A copy must be kept by the carrier as a proof of report.

100. Cargo may only be discharged with CBSA permission as signified by the presence of a border services officer's signature and date-stamp on the form A6.

101. After the A6 form is numbered (when required), date-stamped and signed by a border services officer, the copies will be distributed as follows:

(a) one copy with attachments retained by the CBSA;

(b) one copy with attachments to Statistics Canada; and

(c) one copy faxed back to the vessel or to the agent for presentation to the harbour master.

102. Normally, arrangements to clear a vessel in international commercial service can be made with the local CBSA office in advance, either by the ship's agent or master.

103. It is the master's responsibility to ensure that no goods are discharged from the vessel, that no one other than a pilot, medical officer of health, or an officer acting in an official capacity is allowed to board the vessel, and that no one is allowed to leave the vessel, until such time as CBSA requirements have been completed.

104. With the prior consent of the CBSA, officers from other government departments, supercargoes, or ships agents may accompany a border services officer on board to complete official or company business, provided there is no interference with CBSA procedures which are to take precedence over any other transactions.

105. Any person authorized by the CBSA to board a vessel arriving from a foreign port for which an inward report has not been filed, is to report to the CBSA and have articles such as cameras, portable computers, etc., documented on Form Y38, *Identification of Articles for Temporary Exportation*. At the time of departure from the vessel, equipment is to be verified with Form Y38 and care taken to ensure that these individuals are not in possession of any goods for which duties have not been paid. Form Y38 is to be completed by the border services officer prior to the goods being exported.

106. If a vessel that arrives from a foreign port requires anchoring in the harbour or stream, due to exceptional circumstances, a border services officer may proceed aboard to accept the ships stores list, crew declaration, and seal ships stores only if all health and safety requirements are met, and local management deems that it is safe to do so. Masters or agents are to be advised that the boarding of the vessel for this purpose is simply a preliminary function carried out to enable the vessel to proceed with local port routine without undue delay, and is not to be considered a substitute for formal reporting or CBSA clearance procedures. When practicable, the formal inward report may be taken at this time; should the vessel arrive after hours, the ship's master or agent may present the inward report the following day.

107. Vessels moving through locks in a canal system will not be boarded upon or disembarked from by a border services officer unless fully stopped, anchored and secured to the canal wall. Under no circumstances will an officer board such a vessel other than by way of a properly secured gangplank. Similarly, vessels in stream will not be boarded upon or disembarked from unless stopped and anchored. Rope ladders that are completely secured will only be used when no other practical alternative exists.

108. Use of water taxis for channel clearances is at the vessel operator's expense. The CBSA will only pay for such taxis where the vessel is being boarded exclusively for official CBSA purposes.

109. Where a vessel arrives in Canada flying a yellow quarantine flag (infectious disease), the border services officer will not conduct normal clearance procedures until advised by the appropriate health authority that it is safe to do so. Pending such notification, the border services officer, with the help of the local police authority or the Royal Canadian Mounted Police (RCMP), as judged appropriate, will endeavour to ensure that the vessel is maintained in a sterile condition pending cancellation of the health alert by the competent health authority. For more information, please refer to the *Quarantine Act*.

110. In the event that the CBSA is advised of a death or serious injury on board a vessel arriving in Canada, the border services officer will promptly advise the appropriate police and health authorities, will authorize their embarkation on board the vessel at the earliest possible moment and will endeavour to assist them in carrying out an investigation of the incident and assist them in removing any injured or deceased persons. However, the border services officer will remain responsible for maintaining

control over the situation and ensuring that CBSA requirements are completed even if delayed.

111. On occasion, border services officers will board the vessel to ensure that it is in compliance with the registration, safety compliance, and crew certification provisions of the *Canada Shipping Act*. This will include verifying that the following documents are present and valid:

(a) Certificate of Registry;

(b) Passenger Ship Safety Certificate;

(c) Cargo Ship Safety Certificate (500 tons or more);

(d) Cargo Ship Safety Equipment Certificate;

(e) Cargo Ship Safety Radiotelegraphy Certificate or Cargo Ship Safety Radiotelephony Certificate (under 1600 tons);

(f) Load Line Certificate;

(g) Officers' Certificates of Competency; and/or

(h) Certificate of Insurance or other financial security.

112. Where it is determined that a certificate is not present, is invalid, or is likely to expire prior to the anticipated departure date, the captain will be informed of this fact as well as the nearest ships safety office. Appropriate operational steps will be taken to ensure that the vessel is not granted an outward clearance until such time as a valid certificate is presented.

113. At this time (until such a time that a valid certificate is presented), the CBSA performs the functions of the shipping master at those locations where it is empowered to do so.

114. In instances where animals on board the vessel will be going ashore, they must first be reported to the CBSA. The CBSA will in turn notify the Canadian Food Inspection Agency (CFIA), National Animal Health Program. Permission to disembark the animals will be granted only once authorization to do so is received from CFIA and once all necessary animal health permits are presented and validated.

SEAWAY TRAFFIC

115. Under normal circumstances, vessels destined for ports west of Montréal, will not be boarded and sealed at Montréal nor will a passing report (inward/outward) be filed at that port, unless goods or persons are to be taken on board or discharged in Montréal, or the vessel is in port for more than 48 hours.

116. For vessels under the ACI program, Montréal will be considered as the FPOA and the electronic conveyance reports must be transmitted to this port.

117. Immigration forms will be submitted to the FPOA and passengers will be examined at that point.

118. CFIA, National animal heath program requirements will be observed at Montréal.

119. Passenger baggage will be examined at the FPOA.

120. The CBSA, reserves the right to have any vessel at anchor, boarded and undergo complete customs formalities, including searching crew effects and the vessel, crew interrogations and documentation examination as deemed relevant to the presiding officer in accordance with the *Customs Act* and Regulations.

LOADING OR DISCHARGE OF CARGO AT NON-CBSA PORTS

121. A carrier engaged in international trade with cargo for discharge at a place where a CBSA office is not located must first transmit ACI reports to a CBSA office and then report inward, in accordance with the provisions of the *Customs Act* and Regulations. Accounting documents must be presented at the nearest CBSA office for the goods on board for landing at the non-CBSA port and, at the discretion of the chief of operations of the local CBSA office, a border services officer will be in attendance to observe the discharge of the cargo.

122. The CBSA may grant permission for vessels to discharge or load cargo at non-CBSA ports subject to the provisions of the *Special Services Regulations*. (See Memorandum D1-2-1, *Special Services*.)

123. If the vessel has additional cargo for delivery at another CBSA seaport, accounting documents for this additional cargo must be presented at the CBSA office where the goods are to be unloaded.

124. A ship in ballast (empty) may proceed directly to a non-CBSA port to load goods for export. The inward report must be given, or faxed, to the nearest CBSA office.

125. Where a vessel in ballast (empty) properly reports inward at a CBSA office en route to the non-CBSA port, the attendance of a border services officer will not be required at the non-CBSA port to affect clearance of the vessel. However, the CBSA may wish to be present to provide clearance at its discretion.

126. Where vessel clearance is to be issued by the next CBSA port of call or directly to a foreign point as the case may be, and where clearance is given at the CBSA port, such clearance will be shown on the documentation as via the non-CBSA port.

INTERNATIONAL WASTE

127. International waste refers to ship's refuse that contains, or is suspected to contain an animal product or by-product and that originated as food that was taken on a vessel, or as a result of transportation of animals on a vessel. International waste regulations apply to waste originating in all countries, other than the continental Unites States. In addition, certain fruit, vegetables and other plant products

from all countries, including the United States, are prohibited entry into Canada under the *Plant Protection Act* and Regulations and these products must also be disposed of as international waste.

128. All international waste must be secured in containers whose top, sides and bottoms prevent the escape of solids and liquids, with a tightly fitting lid to reduce spills and prevent exposure to wildlife, vermin and birds. International waste may not be discharged into Canada without the permission of a border services officer.

129. All vessels will be considered to be carrying international waste upon their arrival in Canada and this waste may be subject to inspection by a border services officer. International waste may only be offloaded from the vessel with the permission of a border services officer and only where CFIA-approved routes and disposal facilities exist. If no CFIA-approved facilities exist at the port, international waste must be safely contained and remain on board the vessel.

WOOD PACKAGING MATERIAL

130. Wood dunnage or ship borne dunnage refers to wood carried on a marine vessel and used to secure or support a commodity, but which does not remain with the commodity. Wood packaging refers to wood or wood products used in supporting, protecting material or carrying a commodity, including dunnage.

131. All non-compliant wood packaging materials, including dunnage, pallets or crating must be sealed on board the vessel and not discharged into Canada without the permission of a border services officer.

132. Vessels carrying wood packaging materials, including dunnage, pallets or crating made from non-manufactured wood must seek permission from a border services officer before off loading these materials from the vessel. Wood packaging, dunnage, pallets and crating may not enter Canada unless the wood complies with requirements set out in ISPM No. 15, *Guidelines for Regulating Wood Packaging Material in International Trade*, or unless the wood packaging originates in the continental United States.

133. Non-compliant wood packaging materials, including dunnage, pallets, or crating may only be offloaded from the vessel with the permission of a border services officer and only where CFIA-approved disposal or processing facilities exist. If no CFIA-approved facilities exist at the port, all non-compliant wood packaging materials, including dunnage, pallets or crating, must be safely contained and remain on board the vessel.

PENALTY INFORMATION

134. For information on administrative penalties, please refer to Memorandum D22-1-1, *Administrative Monetary Penalty System (AMPS)*. More information on AMPS is also available at the CBSA Web site: **www.cbsa.gc.ca**.

135. Other administrative sanctions, such as the revocation of program privileges and penalties of Other Government Departments, may also be applicable.

136. In some situations, failure to comply with the CBSA requirements outlined in the *Customs Act*, may result in the seizure and forfeiture of the goods and/or conveyance, and criminal charges may be applicable.

ADDITIONAL INFORMATION

137. Please direct all correspondence to:

Carrier and Cargo Programs
Commercial Border Policy Division
Admissibility Branch
Canada Border Services Agency
150 Isabella St., 4th floor
Ottawa, Ontario K1A 0L8

Facsimile: 613-957-9717

APPENDIX

CONVEYANCE ADVANCE COMMERCIAL INFORMATION ELETRONIC A6 – DATA REQUIREMENTS

DATA REQUIRED	DEFINITION	CONDITION
Application Type Code	Numeric code to identify an vessel inward, outward or in-transit movement	M
REFERENCE IDENTIFICATION		
Carrier Code	Assigned to carrier by Canada Customs	M
Report Number	Non-duplicating (3 years) number assigned by carrier to uniquely identify an A6	M
Safety of Ship Certificate	Indicator (M), Document Number, if available (C) and Expiry Date (M)	M
Safety Radio Certificate	Indicator (M), Document Number, if available (C) and Expiry Date (M)	M
Safety Equipment Certificate	Indicator (M), Document Number, if available (C) and Expiry Date (M)	M
Load Line Certificate	Indicator (M), Document Number, if available (C) and Expiry Date (M)	M
Sanitation Certificate	Indicator (M), Document Number, if available (C) and Expiry Date (M)	M
Maritime Declaration of Health Certificate	Indicator (M), Document Number, if available (C) and Expiry Date (M)	M
Civil Liability of Oil Certificate	Indicator (M), Document Number, if available (C) and Expiry Date (M)	M
VESSEL IDENTIFICATION		
Vessel Code	Lloyd's Number / IMO Number	M
Vessel Name	The name of the vessel as documented in Lloyd's Register of Ships.	M
Country Code	The code identifying the country in which the ship (vessel) is registered.	M
Voyage Number	Identifying designator for the particular voyage on which the cargo travels	M
Vessel Type Code	Code to determine the type of vessel, ie. BD- bulk dry, GC-general cargo etc.	M
VESSEL INFORMATION		
Location Identifier	The Place where the vessel is registered.	M
Reference Identification	The registry number assigned to the vessel from the place of registry.	M
Weight - Tonnage of vessel	The useful capacity of a ship, measured in tonnes, and determined in accordance with the International Convention on Tonnage of Ships, 1969	M
Weight Unit Code	The unit of weight used to measure the net tonnage of the vessel.	M
Weight - Gross Registered Tons	Gross tonnage of the ship, determined in accordance with the International Convention on Tonnage of Ships, 1969.	M
Weight Unit Code	The unit of weight used to measure the gross tonnage.	M
Weight - Containerized Cargo loaded/unloaded at Port	Net weight of the vessel's containerized cargo.	M
Weight Unit Code	The unit of weight used to measure the cargo.	M
Weight of Non-containerized Cargo loaded/unloaded at Port	Net weight of the vessel's non-containerized cargo.	M

Weight Unit Code	The unit of weight used to measure the cargo.	M
Weight - Summer Deadweight Tonnage	The weight in metric tonnage of cargo stores, fuel, passengers and crew carried by a ship when loaded to its maximum summer loadline	M
Weight Unit Code	The unit of measure used to measure the deadweight tonnage.	M
Name - Person in Charge of Conveyance	The name of the ship's captain (Master) for a particular voyage.	M
Length	The numeric ship's overall length	M
Length Unit of Measure Code	The unit of measure used to measure the vessel length.	M
Quantity - Crew Count	The number of crew onboard the vessel, including the captain.	M
Quantity - Passenger Count	The number of passengers listed as traveling onboard the vessel. Do not include the crew or captain in this total.	M
VESSEL SCHEDULE		
Last Foreign Port of Loading (Inward and In-transit)	Using the UN/LOCODE this element will reflect the last port of lading at which the vessel stops prior to reaching North America	M
Next Foreign Port of Arrival (Outward)	Using the UN/LOCODE this element will reflect the first port of report after its departure from Canada.	M
Date	The date of departure of the vessel	M
Canadian Port of Arrival (Inward and In-transit)	The Canadian port at which vessel will first dock in Canada.	M
Canadian Port of Departure (Outward)	The Canadian port at which the vessel is docked, and will depart for a foreign destination.	M
DATE and TIME REFERENCE		
Date/time Reference Code	Code specifying the type of date or time, or both date and time	M
Date and Time (Inward and In-transit)	Estimated date and time of arrival	M
Date and Time (Outward)	Actual date and time of departure	M
Date of Registry	Date of Registry for both inward and outward vessel reporting	M
TRADE CHAIN PARTNERS		
Entity Identifier Code	Two alpha code to identify the trade partner described. I.e., SS - steamship company, OV- Vessel owner, AG- agent, CA - carrier	M
Name		M
Identification Code Qualifier.	Used in conjunction with the consortium party I.D. code.	C
Identification Code	Canada customs carrier code to identify consortium partners.	C
TRADE CHAIN PARTNERS		
Address Information 1	To specify the location of the above named party.	M
Address Information 2 (Phone number)	The phone number of the party.	C
TRADE CHAIN PARTNERS		
City Name	Free form text for city name.	M
State or Province Code	2 alpha code for province/state identification.	C
Postal Code (Zip Code)	The approved postal or zip code associated to the address.	C
Country Code	The 2 or 3 alpha-numeric ISO approved identifier for the country.	M
PORT OR TERMINAL		
Port or Terminal Function Code	Code defining the function performed at the port or terminal with respect to a shipment	M
Port Name	The UN/LOCODE will be used to populate the port name. This element will be populated a maximum of 5 times and will reflect (up to) the last 10 ports of call made during a particular voyage.	M
Terminal Name	Free form text for terminal name.	C
Pier Number	Identifying number for the pier.	O

REMARKS (K1)		
Free form message	Report whether or not the vessel is on charter, and what type of charter. E.g.. V- voyage, T- time, N- not on charter etc.	O
Free form message	Report whether or not the vessel is involved in specialized operations, such as drilling, dredging, ice breaking etc.	O
CONTAINER DETAILS		
Number of Containers	The total number of shipping containers onboard the vessel.	M
Equipment type Code	Code identifying the equipment type, ie. 20L - 20 foot loaded.	M

M = Mandatory

C = Conditional

O = Optional

For the complete list of data element requirements, please refer to the ACI Marine Client Document.

REFERENCES

ISSUING OFFICE –

Commercial Border Policy Division
Carrier and Cargo Programs

HEADQUARTERS FILE –

7685-1

LEGISLATIVE REFERENCES –

Customs Act, Reporting of Imported Goods Regulations, Reporting of Exported Goods Regulations, Transportation of goods regulations, Customs Tariff, Canada Shipping Act, Coastal Fisheries Protection Act, Quarantine Act, Health of Animals Act, Health of Animals Regulations Part IV, Section 47, International Waste Policy, Plant Protection Act, Plant Protection Regulations, CFIA Directive D98-08

OTHER REFERENCES –

D2-3-7, D3-1-1, D3-1-8, D3-4-2, D3-5-2, D4-2-1, D8 series, D17-1-5, D22-1-1, Advance Commercial Information Marine Client Document

SUPERSEDED MEMORANDA "D" –

D3-5-1, February 11, 1998

Services provided by the Canada Border Services Agency are available in both official languages.

Printed in Canada

RÉFÉRENCES

BUREAU DE DIFFUSION –

Division de la politique frontalière du secteur commercial
Programmes des transporteurs et du fret

DOSSIER DE L'ADMINISTRATION CENTRALE –

7685-1

RÉFÉRENCES LÉGALES –

Loi sur les douanes, Règlement sur la déclaration des marchandises importées, Règlement sur la déclaration des marchandises exportées, Règlement sur le transit des marchandises, Tarif des douanes, Loi sur la marine marchande du Canada, Loi sur la protection des pêcheries côtières, Loi sur la quarantaine, Loi sur la santé des animaux, Règlement sur la santé des animaux, Politique sur les déchets internationaux, Loi sur la protection des végétaux, Règlement sur la protection des végétaux, Directives D98-08 de l'ACIA

AUTRES RÉFÉRENCES –

D2-3-7, D3-1-1, D3-1-8, D3-4-2, D3-5-2, D4-2-1, série D8, D17-1-5, D22-1-1, Information préalable sur les expéditions commerciales – Document du client maritime

CECI ANNULE LES MÉMORANDUMS « D » –

D3-5-1, 11 février 1998

Les services fournis par l'Agence des services frontaliers du Canada sont offerts dans les deux langues officielles.

Imprimé au Canada

Code du pays	Le code ISO de 2 ou 3 caractères alphanumériques désignant le pays	M
PORT OU GARE MARITIME		
Code de fonction - Port ou gare maritime	Le code indiquant la fonction du port ou de la gare maritime en ce qui a trait à l'expédition	M
Nom du port	Le code « UN/LOCODE » sera utilisé pour le nom du port. Cet élément sera rempli un maximum de 5 fois et représentera jusqu'aux 10 derniers ports d'escale au cours d'un voyage particulier	M
Nom de la gare maritime	Texte libre pour indiquer le nom de la gare maritime	C
Nom de la gare maritime	Numéro d'identification du quai	O
REMARQUES (K1)		
Texte libre	Indiquer si le navire est affrété ou non, le type d'affrètement, p. ex. V = voyage; T = temps, N = non affrété	O
Texte libre	Indiquer si le navire participe à des opérations spécialisées telles que des opérations de forage, de dragage, de brise-glace, etc.	O
DÉTAILS SUR LES CONTENEURS		
Nombre de conteneurs	Le nombre total de conteneurs maritimes à bord du navire	M
Code de type d'équipement	Le code d'identification du type d'équipement, p. ex. 20L = conteneur de 20 pieds chargé	M

M = Obligatoire

C = Conditionnel

O = Optionnel

Pour une liste détaillée des éléments de données requis, veuillez consulter le document : Information préalable sur les expéditions commerciales – Document du client.

Code d'unité de poids	L'unité de poids utilisée pour mesurer le poids de la cargaison	M
Poids – Poids en lourd d'été	Le poids en tonnes métriques de la cargaison, du carburant, des passagers et de l'équipage transportés par un navire lorsqu'il est chargé à sa ligne de charge maximale d'été	M
Code d'unité de poids	L'unité de poids utilisée pour mesurer le poids en lourd d'été	M
Nom – Personne en charge du moyen de transport	Le nom du capitaine du navire pour un voyage particulier	M
Longueur	La longueur hors tout du navire	M
Code de l'unité de mesure de la longueur	L'unité de mesure utilisée pour indiquer la longueur du navire	M
Quantité – Équipage	Le nombre de membres d'équipage à bord du navire, y compris le capitaine	M
Quantité – Passagers	Le nombre de passagers inscrits comme voyageant à bord du navire; ne pas inclure l'équipage et le capitaine dans ce total	M
HORAIRE DU NAVIRE		
Dernier port de chargement (entrée et en transit)	Cet élément indiquera au moyen du code « UN/LOCODE » le dernier port de chargement où le navire s'est arrêté avant d'atteindre l'Amérique du Nord	M
Prochain port d'arrivée étranger (sortie)	Cet élément indiquera au moyen du code « UN/LOCODE » le premier port auquel le navire se rendra après son départ du Canada	M
Date	La date de départ du navire	M
Port d'arrivée canadien (entrée et en transit)	Le port canadien où le navire accostera d'abord au Canada	M
Port de départ canadien (sortie)	Le port canadien où le navire est accosté et d'où il partira pour une destination à l'étranger	M
RÉFÉRENCE DE LA DATE ET DE L'HEURE		
Code de référence de la date et de l'heure	Le code précisant le type de date ou d'heure ou à la fois la date et l'heure	M
Date et heure (entrée et en transit)	La date et l'heure prévues d'arrivée	M
Date et heure (sortie)	La date et l'heure réelles du départ	M
Date d'enregistrement	La date d'enregistrement pour la déclaration d'entrée et de sortie du navire	M
PARTENAIRES DE LA CHAÎNE COMMERCIALE		
Code d'identification de l'entité	Le code de deux lettres identifiant le partenaire de la chaîne commerciale; p. ex. SS = navire à vapeur, OV = propriétaire du navire; AG = agent ou mandataire; CA = transporteur	M
Nom		M
Qualificatif du code d'identification	Utilisé de paire avec le code d'identité du partenaire du consortium	C
Code d'identification	Le code de transporteur des douanes canadiennes pour désigner les partenaires de consortium	C
PARTENAIRES DE LA CHAÎNE COMMERCIALE		
Information sur l'adresse 1	Précisions sur l'adresse du partenaire de la chaîne commerciale	M
Information sur l'adresse 2 (numéro de téléphone)	Le numéro de téléphone du partenaire de la chaîne commerciale	C
PARTENAIRES DE LA CHAÎNE COMMERCIALE		
Nom de la ville	Texte libre pour indiquer le nom de la ville	M
Code de l'État ou de la province	Le code de deux lettres identifiant la province ou l'État	C
Code postal	Le code postal officiel de l'adresse	C

ANNEXE

INFORMATION PRÉALABLE SUR LES EXPÉDITIONS COMMERCIALES DU MOYEN DE TRASPORT A6 ÉLECTRONIQUE – DONNÉES REQUISES

DONNÉES REQUISES	DÉFINITION	CONDITION
Code du type d'application	Le code numérique indiquant l'entrée, la sortie ou le mouvement en transit d'un navire	M
IDENTIFICATION DE LA RÉFÉRENCE		
Code du transporteur	Le code attribué au transporteur par les douanes canadiennes	M
Numéro de déclaration	Le numéro unique pour au moins trois ans attribué par le transporteur pour désigner une déclaration A6	M
Certificat de sécurité du navire	Indicateur (M), numéro du document s'il est disponible Canada et date d'expiration (M)	M
Certificat de radio de sécurité	Indicateur (M), numéro du document s'il est disponible Canada et date d'expiration (M)	M
Certificat du matériel de sécurité	Indicateur (M), numéro du document s'il est disponible Canada et date d'expiration (M)	M
Certificat de la ligne de charge	Indicateur (M), numéro du document s'il est disponible Canada et date d'expiration (M)	M
Certificat de dératisation	Indicateur (M), numéro du document s'il est disponible Canada et date d'expiration (M)	M
Certificat maritime de déclaration sanitaire	Indicateur (M), numéro du document s'il est disponible Canada et date d'expiration (M)	M
Certificat de responsabilité civile du carburant	Indicateur (M), numéro du document s'il est disponible Canada et date d'expiration (M)	M
IDENTIFICATION DU NAVIRE		
Code du navire	Le numéro de Lloyd's ou le numéro de l'OMI	M
Nom du navire	Le nom du navire tel qu'il figure dans le registre des navires de Lloyd's	M
Code du pays	Le code identifiant le pays dans lequel le navire est immatriculé	M
Numéro du voyage	Le numéro qui désigne le voyage particulier que fait la cargaison	M
Code du genre de navire	Code pour déterminer le type de navire, p. ex. BD = vrac sec, GC = marchandises diverses, etc.	M
INFORMATION SUR LE NAVIRE		
Identificateur	L'endroit où le navire est immatriculé	M
Identification de la référence	Le numéro d'immatriculation attribué au navire au lieu d'enregistrement	M
Poids – Tonnage du navire	La capacité utile d'un navire, mesurée en tonnes et déterminée conformément à la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires	M
Code d'unité de poids	L'unité de poids utilisée pour mesurer le tonnage net du navire	M
Poids – Tonnage brut enregistré	Le tonnage brut du navire déterminé conformément à la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires	M
Code d'unité de poids	L'unité de poids utilisée pour mesurer le tonnage brut	M
Poids – Cargaison conteneurisée chargée ou déchargée au port	Poids net de la cargaison conteneurisée du navire	M
Code d'unité de poids	L'unité de poids utilisée pour mesurer le poids de la cargaison	M
Poids de la cargaison non conteneurisée chargée ou déchargée au port	Poids net de la cargaison du navire non conteneurisée	M

136. Dans certaines situations, le défaut de se conformer aux exigences de l'ASFC défini dans la *Loi sur les douanes* peut entraîner la saisie ou la confiscation des marchandises ou du moyen de transport et, des accusations pourraient être portées au criminel.

RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES

137. Prière de faire parvenir toute correspondance à l'adresse suivante :

Programmes visant les transporteurs et le fret
Division de la politique frontalière commerciale
Direction générale de l'admissibilité
Agence des services frontaliers du Canada
150, rue Isabella, 4e étage
Ottawa (Ontario) K1A 0L8

Télécopieur : 613-957-9717

123. Si le navire transporte du fret supplémentaire devant être livré à un autre port desservi par l'ASFC, des déclarations à l'égard du fret supplémentaire doivent être présentées au port desservi par l'ASFC où les marchandises doivent être déchargées.

124. Un navire sur lest (vide) peut se rendre directement à un port non desservi par l'ASFC pour charger des marchandises aux fins d'exportation. La déclaration d'entrée doit être remise ou envoyée par télécopieur au bureau de l'ASFC le plus près.

125. Lorsqu'un navire sur lest présente une déclaration d'entrée à un port desservi par l'ASFC, en route vers un port non desservi par l'ASFC, la présence d'un agent des services frontaliers n'est pas requise au port non desservi par l'ASFC. À sa discrétion, il se peut que l'ASFC soit présente pour faire le dédouanement sur place.

126. Lorsque le dédouanement du navire doit être effectué pour lui permettre de se rendre au prochain port d'escale desservi par l'ASFC ou directement à l'étranger, selon le cas, et lorsque cette procédure a lieu dans le port desservi par l'ASFC, la documentation doit indiquer qu'un tel dédouanement a été effectué par l'intermédiaire du port non desservi par l'ASFC.

DÉCHETS INTERNATIONNAUX

127. Les déchets internationaux se réfèrent aux ordures de bateau qui renferment ou que l'on soupçonne de renfermer, un produit ou sous-produit animal provenant d'aliments apportés à bord ou résultant du transport d'animaux dans un bateau. Les règlements relatifs aux déchets internationaux s'appliquent aux déchets qui proviennent de tous les pays autres que la partie continentale des États-Unis. De plus, l'entrée au Canada de certains fruits, légumes et autres produits des plantes de tous les pays, incluant les États-Unis, est prohibée en vertu de la *Loi sur la protection des végétaux* et ses règlements et la disposition de ces produits doit être faite comme celle des déchets internationaux.

128. Tous les déchets internationaux doivent être sécurisés dans des récipients dont le dessus, les côtés et les fonds empêchent l'évasion des solides et des liquides, avec un couvercle étanche pour réduire les fuites et pour empêcher l'exposition à la faune, à la vermine et aux oiseaux. Les déchets internationaux ne peuvent être déchargés au Canada sans permission d'un agent des services frontaliers.

129. Tous les navires seront présumés transporteurs de déchets internationaux avant leur arrivée au Canada et ces déchets pourraient être assujettis à une inspection par les agents des services frontaliers. Les déchets internationaux peuvent seulement être déchargés du navire avec la permission d'un agent des services frontaliers et seulement là où des routes approuvées par l'ACIA et où des installations d'élimination existent. S'il n'y a pas d'installations d'élimination au point d'entrée, les déchets internationaux doivent être contenus en milieu fermé de façon sécuritaire et rester à bord du navire.

MATÉRIAUX D'EMBALLAGE EN BOIS

130. Le bois d'arrimage ou le bois de calage se réfère au bois qui est transporté sur un navire et utilisé afin de caler ou soutenir une marchandise, mais qui ne reste pas associé à la marchandise. Les matériaux d'emballage en bois se réfèrent au bois ou produit du bois utilisé pour soutenir, protéger ou contenir une marchandise y compris le bois de calage.

131. Tous les matériaux d'emballage en bois qui sont non-conformes, y compris le bois d'arrimage, les palettes ou le bois de caisse, doivent être scellés à bord du navire et ne pas être déchargés au Canada sans la permission d'un agent des services frontaliers.

132. Les navires qui transportent des matériaux d'emballage en bois, incluant le bois d'arrimage, les palettes ou du bois de caisse fait à partir de bois brut, doivent avoir la permission de l'agent des services frontalier avant de décharger ces matériaux du navire. Les matériaux d'emballage en bois, le bois d'arrimage, les palettes et le bois de caisse peuvent être retenus à leur entrée au Canada à moins que le bois soit conforme aux exigences établies dans la NIMP n° 15 *Directives pour la réglementation des matériaux d'emballage en bois utilisés dans le commerce* ou à moins que les matériaux d'emballage en bois proviennent de la partie continentale des États-Unis.

133. Les matériaux d'emballage en bois qui sont non-conformes, incluant le bois d'arrimage, les palettes ou le bois de caisse peuvent seulement être déchargés du navire avec la permission d'un agent des services frontaliers et seulement là où un établissement d'élimination ou de transformation approuvée par l'ACIA existe. S'il n'existe aucune installation approuvée par l'ACIA au point d'entrée, tous les matériaux d'emballage en bois, incluant le bois d'arrimage, les palettes ou le bois de caisse doivent être contenus de façon sécuritaire à bord du navire et y rester.

RENSEIGNEMENTS SUR LES PÉNALITÉS

134. Pour de plus amples renseignements sur les pénalités administratives, veuillez consulter le Mémorandum D22-1-1, *Régime de sanctions administratives pécuniaires (RSAP)*. On peut également trouver plus d'informations sur le RSAP à l'adresse Internet de l'ASFC au : **www.asfc.gc.ca**.

135. D'autres sanctions administratives, telles que la révocation des privilèges des programmes ou l'imposition de pénalités par d'autres ministères, peuvent également s'appliquer.

de le faire. En attendant un avis des services de santé annulant l'alerte médicale, l'agent des services frontaliers doit, avec l'aide du corps de police local ou de la Gendarmerie Royale du Canada (GRC), selon ce qu'il estime approprié, tenter de maintenir le navire dans un milieu stérile. Pour en savoir plus à ce sujet, prière de consulter la nouvelle *Loi sur la quarantaine*.

110. S'il arrive que l'ASFC est avisée d'un décès ou d'une blessure grave qui s'est produit à bord d'un navire arrivant au Canada, l'agent des services frontaliers en informe rapidement les services de police et de santé appropriés, autorise leur montée à bord le plus tôt possible et tente de les aider à mener leur enquête et à les aider à évacuer les personnes blessées ou décédées. Toutefois, il incombe à l'agent des services frontaliers de garder le contrôle de la situation et de veiller à ce que les formalités de l'ASFC soient remplies, même si elles sont quelque peu retardées.

111. L'agent des services frontaliers vérifie ensuite si le navire respecte les dispositions de la *Loi sur la marine marchande du Canada* quant à l'immatriculation, à la sécurité et aux certificats de l'équipage. À cette fin, l'inspecteur s'assurera que les documents suivants sont à bord et valides :

a) certificat d'immatriculation;

b) certificat de sécurité pour navire à passagers;

c) certificat de sécurité pour navire de charge (500 tonnes ou plus);

d) certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge;

e) certificat de sécurité radiotélégraphique pour navire de charge ou certificat de sécurité radiotéléphonique pour navire de charge (moins de 1600 tonnes);

f) certificat de franc-bord;

g) certificat de capacité pour officiers;

h) certificat d'assurance ou autre garantie financière.

112. Lorsqu'il est établi qu'un certificat n'est pas fourni, qu'il est périmé ou risque de le devenir avant la date de départ prévue du navire, il faut en informer le capitaine et lui signaler que la permission de quitter le port ne sera pas accordée tant qu'un certificat valable n'aura pas été présenté. Une note à cet effet est inscrite au recto du formulaire A6 et une déclaration est présentée au bureau de la sécurité des navires le plus proche. Les mesures opérationnelles appropriées sont prises afin de veiller à ce que cette permission ne soit pas accordée aussi longtemps que la condition susmentionnée n'aura pas été remplie.

113. C'est à ce moment (lorsqu'un certificat valable est présenté) que l'ASFC remplit les fonctions du capitaine marchand, aux endroits où il a la permission de le faire.

114. L'ASFC doit être avisé lorsque des animaux embarqués sur le navire descendent à terre. L'ASFC avise à son tour le Programme national de la santé des animaux de l'Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA). La permission de débarquer les animaux est accordée lorsque l'ACIA envoie une autorisation à cet effet et que tous les certificats de santé des animaux requis ont été présentés et sont valables.

TRAFIC SUR LA VOIE MARITIME

115. Dans des circonstances normales, les navires qui se dirigent vers des ports situés à l'ouest de Montréal ne sont pas arraisonnés et plombés à Montréal et aucune déclaration de passage (entrée/sortie) n'est présentée à ce port, à moins que des marchandises ne soient chargées ou déchargées à Montréal, que des personnes ne montent à bord ou ne descendent dans cette ville, ou que le navire demeure au port pendant plus de 48 heures.

116. Pour les navires participant au programme de l'IPEC, Montréal sera considéré le PPA et les rapports sur les moyens de transport électroniques seront transmis à ce port.

117. Les formulaires d'immigration sont présentés au PPA et les passagers seront contrôlés.

118. Les exigences du Programme national de la santé des animaux de l'ACIA s'appliquent à Montréal.

119. Les bagages des passagers sont examinés au PPA.

120. L'ASFC se réserve le droit de faire accoster tout navire au chenal afin de monter à bord et compléter les formalités douanières, incluant l'inspection des effets personnels des membres d'équipage, l'interrogation des membres d'équipage et l'inspection des documents tel que stipulé dans la *Loi sur les douanes* et ses règlements.

CHARGEMENT OU DÉCHARGEMENT DU FRET À DES PORTS NON DESSERVIS PAR L'ASFC

121. Un navire de commerce international transportant du fret devant être déchargé à un endroit où il n'y a pas de bureau de l'ASFC doit d'abord se rapporter à un port desservi par l'ASFC et y soumettre la déclaration d'entrée, en conformité avec les dispositions de la *Loi sur les douanes* et des règlements connexes. Des déclarations doivent être présentées au bureau de l'ASFC le plus proche à l'égard des marchandises à bord devant être déchargées au port non desservi par l'ASFC et, à la discrétion du chef des opérations du bureau local de l'ASFC, un agent des services frontaliers sera de service à cet endroit pendant le déchargement du fret.

122. L'ASFC peut accorder la permission aux navires de décharger ou de charger du fret dans des ports non desservis par l'Agence, sous réserve des dispositions du *Règlement sur les services spéciaux*. Voir le Mémorandum D1-2-1, *Services spéciaux*.

EXIGENCES RELATIVES AU DÉDOUANEMENT DE NAVIRES – GÉNÉRAL

97. Tous les navires en service commercial international exemptés des exigences de l'IPEC qui arrivent au Canada doivent communiquer directement et sans délai avec le bureau de l'ASFC désigné aux fins du dédouanement des navires. La trousse complète de déclaration d'entrée comprend : le formulaire E1, *Déclaration de provisions de bord*; le formulaire IMM200, *Liste de l'équipage*; le formulaire Y14, *Déclaration des effets de l'équipage*. La trousse doit être remise à l'ASFC avant que quiconque puisse débarquer du navire ou y embarquer ou que du fret en soit déchargé.

98. Une Déclaration Générale A6 doit être soumise pour les navires exemptés du programme de l'IPEC.

99. Un agent des services frontaliers doit apposer le timbre dateur sur tous les exemplaires du formulaire A6 et les signer. La présence de la signature de l'ASFC et du timbre dateur sur le formulaire A6 indique seulement que la déclaration d'entrée a été acceptée et on ne doit pas considérer que les renseignements contenus sur le formulaire sont validés. Une copie doit être gardée par le transporteur en tant que preuve de déclaration.

100. Le fret ne peut être déchargé qu'avec la permission de l'ASFC, ce qui est indiqué par la signature de l'agent des services frontaliers et la présence d'un timbre dateur sur le formulaire A6.

101. Dès que le formulaire A6 est numéroté (s'il y a lieu), estampillé et signé par un agent des services frontaliers, les exemplaires doivent être distribués de la façon suivante :

a) un exemplaire, avec pièces jointes, est conservé par l'ASFC;

b) un exemplaire, avec pièces jointes, est envoyé à Statistique Canada;

c) un exemplaire est renvoyé par télécopieur au navire ou à l'agent maritime pour présentation au maître de port

102. Les dispositions visant à déclarer et à dédouaner un navire en service commercial international peuvent être prises à l'avance avec le bureau local de l'ASFC, par l'agent maritime ou le capitaine du navire.

103. Il incombe au capitaine de veiller à ce qu'aucune marchandise ne soit déchargée, à ce qu'aucune personne, à l'exception d'un pilote, d'un médecin conseil en santé publique ou d'un agent détenant temporairement le pouvoir de le faire, ne puisse monter à bord du navire et à ce que personne ne puisse le quitter avant que toutes les formalités de l'ASFC n'aient été remplies.

104. Avec le consentement préalable de l'ASFC, des agents d'autres ministères, des subrécargues ou des agents maritimes peuvent accompagner les agents des services frontaliers pour effectuer leur travail administratif ou leurs affaires commerciales, pourvu que cela ne perturbe pas les procédures de l'ASFC qui ont préséance sur toutes les autres.

105. Toute personne autorisée par l'ASFC à monter à bord d'un navire en provenance de l'étranger à l'égard duquel aucune déclaration d'entrée n'a été remise doit se présenter à l'ASFC et faire inscrire les articles tels que les appareils photos, les ordinateurs portatifs, etc., sur un formulaire Y38, *Description d'articles exportés temporairement*. Lorsque ces personnes quittent le navire, il faut comparer ce qu'elles transportent avec ce qui a été déclaré sur le formulaire Y38 et s'assurer qu'elles n'ont pas en leur possession de marchandises sur lesquelles les droits n'ont pas été acquittés. Le formulaire Y38 doit être rempli par l'agent des services frontaliers avant que les articles soit exportés.

106. Quand un navire arrive d'un port étranger et doit jeter l'ancre dans le port ou le chenal en raison de circonstances particulières, un agent des services frontaliers peut se rendre à bord pour recevoir la liste des provisions de bord et la déclaration de l'équipage, ainsi que pour plomber les provisions de bord, seulement si toutes les exigences d'ordre médical et sécuritaire sont remplies et si la direction locale juge que ces démarches sont sécuritaires. Il faut avertir le capitaine ou l'agent maritime que l'abord du navire ne constitue alors qu'une opération préliminaire qui permettra de remplir les formalités d'usage sans retard inutile, et que cela ne remplace aucunement la déclaration officielle ou les procédures habituelles de dédouanement de l'ASFC. La déclaration d'entrée officielle peut, lorsque c'est possible, être effectuée à ce moment. Si le navire arrive après les heures de service, le capitaine ou l'agent maritime peut présenter la déclaration d'entrée le lendemain.

107. Les agents des services frontaliers ne montent à bord ni ne débarquent d'un navire qui se trouve dans les écluses d'un canal que si celui-ci est complètement arrêté, ancré et bien attaché au mur du canal. Un agent ne doit en aucun cas monter à bord d'un tel navire autrement qu'au moyen d'une passerelle bien fixée. De la même façon, personne ne doit monter à bord ou descendre d'un navire qui se trouve dans un chenal à moins que le navire ne soit arrêté et ancré. Des échelles de corde solidement attachées ne seront utilisées qu'en l'absence totale d'autres moyens pratiques.

108. Lorsque le dédouanement est effectué alors que le navire se trouve dans le chenal, l'utilisation des bateaux-taxis doit se faire aux frais de l'exploitant. L'ASFC défraie les coûts occasionnés par ces taxis seulement lorsque le navire est abordé à des fins d'exécution.

109. Lorsqu'un navire sur lequel est hissé un drapeau de quarantaine jaune (maladie contagieuse) arrive au Canada, l'agent des services frontaliers ne remplit pas les formalités de dédouanement habituelles avant que les services de santé appropriés ne l'aient informé qu'il n'y a plus aucun danger

YACHTS

85. Les yachts sont des moyens de transport non commerciaux et entrent dans la catégorie des petits navires de croisière. Pour en savoir plus sur la déclaration des petits navires de croisière, veuillez consulter le Mémorandum D2-3-7, *Traitement des navires de croisière.*

MATÉRIEL D'ARRIMAGE

86. Tous les navires, quel que soit leur pays d'immatriculation, qui se livrent exclusivement au commerce international peuvent transporter du matériel d'arrimage d'un port à l'autre au Canada, pourvu que le matériel soit importé temporairement et soit utilisé uniquement pour le chargement, le déchargement et la manutention du fret.

NAVIGATION CÔTIÈRE

87. Les navires en service commercial international peuvent débarquer et prendre du fret en plus d'un endroit au Canada, pourvu qu'ils remplissent toutes les conditions suivantes :

a) le navire a été dédouané par l'ASFC au moment de son arrivée initiale au Canada;

b) tous les membres d'équipage débarqués ou tout le fret déchargé venaient de l'extérieur du Canada;

c) tous les membres d'équipage montés à bord ou tout le fret chargé se dirigent vers un ou des points à l'extérieur du Canada.

88. Lorsque des navires effectuent des déplacements tels que décrits au paragraphe précédent, on dit qu'ils font de la « navigation côtière ». Ils sont alors assujettis au contrôle de l'ASFC. Il est à remarquer que cette appellation est différente du terme « cabotage », lequel réfère au transport de marchandises ou de personnes entre des points situés au Canada. Pour de plus amples renseignements sur le traitement des passagers en navigation côtière, prière de consulter le Mémorandum D2-3-7, *Traitement des navires de croisière.*

89. Les navires qui font de la navigation côtière, chargés ou sur lest, demeurent assujettis au contrôle de l'ASFC et doivent être déclarés à l'Agence à chaque point d'arrivée et de départ. Lorsque le séjour dans le port est de courte durée, une déclaration d'entrée et de sortie combinée au formulaire A6 peut être acceptée. Les procédures normales de déclaration du fret s'appliquent.

90. Les navires qui font de la navigation côtière ne peuvent pas effectuer la décharge de déchets internationaux ou de matériaux d'emballage en bois non-conformes, incluant le bois d'arrimage, les palettes ou le bois de caisse sans la permission d'un agent des services frontaliers. La permission de décharger les déchets internationaux et les matériaux d'emballage en bois non-conformes sera accordée seulement s'il existe des établissements approuvés par l'ACIA pour la décharge de telles marchandises.

91. L'agent des services frontaliers qui monte à bord d'un navire faisant de la navigation côtière doit vérifier les plombs des provisions sous douane et les remplacer au besoin. (Les plombs des navires faisant de la navigation côtière qui ont transité par des eaux internationales peuvent être brisés.) En outre, l'agent apportera les modifications requises à la liste de l'équipage et permettra, s'il y a lieu, une distribution des provisions sous douane. Les certificats de sécurité sont aussi vérifiés avant qu'une déclaration de sortie ne soit acceptée.

92. Bien que les passagers et les membres de l'équipage aient le droit de recevoir des invités à bord du navire alors qu'il se trouve dans le port, la présence de ces personnes doit être signalée à l'ASFC avant leur embarquement. Les visiteurs doivent être informés que toute marchandise retirée du navire peut être assujettie à des droits de douane. Ces personnes ou les articles qui sont en leur possession peuvent être fouillés lorsqu'il existe des motifs raisonnables et probables de croire que le visiteur possède des marchandises imposables non déclarées. Pour en savoir plus à ce sujet, prière de consulter le Mémorandum D2-3-7, *Traitement des navires de croisière.*

93. Il arrive que différents groupes, tels que des associations d'agents de voyage ou des représentants de sociétés, demandent à voyager entre des ports situés au Canada sur des navires qui font de la navigation côtière. Toutes ces demandes doivent être acheminées aux Programmes des transporteurs et du fret.

94. Lorsque l'autorisation est accordée, les parties intéressées seront avisées qu'elles seront soumises à un examen douanier au moment de leur débarquement. Les Programmes des transporteurs et du fret donneront une autorisation par écrit au demandeur. Des copies seront aussi fournies à tous les bureaux régionaux appropriés.

95. Les déclarations de sortie des navires qui font de la navigation côtière doivent être présentées à l'ASFC suffisamment à l'avance pour permettre de remplir les formalités d'examen avant le départ du navire. L'ASFC ne peut être tenue responsable des retards occasionnés par une déclaration de sortie tardive de la société maritime ou de son agent, ou par une non-observation des exigences législatives. Pour de plus amples renseignements sur la déclaration de sortie, prière de consulter le Mémorandum D3-1-8, *Transport du fret – Exportations.*

96. L'ASFC peut refuser qu'un navire quitte le port lorsqu'il est établi que ce dernier ne respecte pas la législation canadienne ou que des honoraires, des droits ou des amendes dus à la Couronne n'ont pas été payés. Tous les coûts occasionnés par ces retards devront être défrayés par l'exploitant du navire.

qui reçoit les marchandises transporte le fret à l'extérieur du Canada aux fins d'exportation.

71. Pêches et Océans Canada a repéré plusieurs points de transbordement dans les limites de la mer territoriale où les navires du programme des pêcheries peuvent se rencontrer, avec l'accord préalable du bureau de l'ASFC le plus proche, aux fins du transfert de l'équipage, des provisions ou du poisson et des produits de la pêche. En raison de préoccupations environnementales, le transfert de carburant entre des navires du programme des pêcheries est interdit dans les limites de la mer territoriale.

72. Les pièces de rechange et le carburant devant être utilisés au Canada sont assujettis aux dispositions du *Tarif des douanes* et de la *Loi sur la taxe d'accise*.

73. Les navires du programme des pêcheries provenant d'un port étranger qui entrent au Canada dans le but de se rendre à un point de transbordement doivent satisfaire à toutes les exigences décrites au paragraphe 97.

Marchandises canadiennes de retour

74. Si le navire transporte uniquement des marchandises canadiennes de retour, il n'est pas nécessaire de présenter une déclaration du moyen de transport de l'IPEC. Il faut alors plutôt remettre un formulaire A6 papier à l'ASFC.

75. Si, en plus de marchandises canadiennes retournées, le navire transporte des marchandises chargées en provenance de l'étranger l'étranger, le transporteur doit fournir une déclaration du moyen de transport de l'IPEC et indiquer dans cette déclaration le poids total des marchandises, y compris des marchandises canadiennes retournées.

Traversiers

76. Les navires, péniches, chalands et bâtiments semblables, automoteurs ou remorques, employés exclusivement ou principalement pour le transport de véhicules et de passagers dans les eaux internationales doivent être classés parmi les traversiers.

77. Les traversiers qui font de la navigation internationale doivent présenter à l'ASFC une déclaration d'entrée et une déclaration de sortie sur le formulaire A6, *Déclaration générale*, à la fin de la journée. Pour de plus amples renseignements sur la déclaration de sortie, veuillez consulter le Mémorandum D3-1-8, *Transport du fret – Exportations*. Chaque déclaration doit préciser le nombre de voyages accomplis au cours de la journée et le nombre total de passagers transportés. Un registre détaillé des automobiles de tourisme, des camions, etc. n'est pas nécessaire, mais le total des véhicules de chaque catégorie doit être indiqué pour chaque voyage.

REMORQUEURS ET BARGES

78. Les remorqueurs et les barges vides ou ayant un train de remorque ou du fret sont assujettis aux mêmes exigences, notamment en matière d'immatriculation et d'octroi de permis, que les autres navires qui suivent des itinéraires semblables. Les remorqueurs et les barges sont tous deux considérés comme des moyens de transport. Une déclaration du moyen de transport de l'IPEC doit être présentée pour chaque remorqueur ou chaland dans les délais prescrits aux paragraphes 24 à 30 de ce mémorandum. Pour connaître les exigences en matière de déclaration de fret sur les remorqueurs et barges et les exigences de l'IPEC sur ceux-ci, veuillez consulter le Mémorandum D3-5-2, *Transport du fret maritime – Importations*.

79. **Remorqueur halant une ou plusieurs barges transportant du fret.** Un rapport du moyen de transport A6 est transmis par voie électronique pour le remorqueur. Un rapport du moyen de transport A6 est également produit pour chaque barge. Le numéro de voyage du remorqueur, des barges et du fret doit être le même. Le nombre de membres de l'équipage doit être inscrit sur le rapport du moyen de transport A6 du remorqueur. Le champ pour les membres d'équipage sur chaque rapport pour les barges est laissé vide.

80. **Remorqueur halant une ou plusieurs barges ne transportant pas de fret.** Si les barges tirées par le remorqueur ne transportent aucun fret, il n'est pas nécessaire de produire un rapport sur le moyen de transport du programme de l'IPEC. La déclaration est faite sur un formulaire A6 papier.

81. **Remorqueur halant des barges chargées et vides.** Un rapport sur le moyen de transport A6 doit être transmis électroniquement pour chaque barge et pour le remorqueur. Le numéro de voyage doit être le même pour le remorqueur, les barges et le fret. Le nombre de membres d'équipage doit être indiqué sur le rapport du remorqueur. Le champ pour les membres d'équipage sur chaque rapport pour les barges est laissé vide.

82. **Barges autopropulsées.** Un rapport sur le moyen de transport A6 doit être transmis électroniquement pour chaque barge. S'il y a plus d'une barge, le même numéro de voyage doit figurer sur les rapports sur le fret et du moyen de transport. S'il y a plus d'une barge, le nombre de membres d'équipage doit être signalé sur les déclarations de moyen de transport uniquement. Le champ est laissé vide pour les autres rapports de moyen de transport.

83. **Remorqueur transportant des marchandises qui ne sont pas sur une barge.** Un rapport sur le moyen de transport A6 est envoyé électroniquement pour le remorqueur.

84. **Remorqueur sur lest (vide) ne halant pas de barge.** Le rapport sur le moyen de transport du programme de l'IPEC n'est pas nécessaire. Le rapport est fait sur papier et non électroniquement.

58. Les navires du gouvernement doivent satisfaire aux exigences de la *Loi sur la marine marchande du Canada* en ce qui concerne le certificat d'inspection de sécurité et le certificat de capacité.

59. Les navires de la Garde côtière canadienne en partance pour un voyage dans l'Arctique ont le droit d'emporter des provisions de bord conformément à l'annexe du *Règlement sur les provisions de bord*. Les navires immatriculés au Canada et exploités par le gouvernement du Canada en vue de rassembler des données scientifiques en haute mer, y compris les navires météorologiques, de recherche et patrouilleurs des pêcheries, ont également droit à des provisions de bord.

60. Les membres d'équipage d'un navire revenant d'un port étranger sont tenus de faire une déclaration. Les membres d'équipage bénéficient des exemptions personnelles accordées par la position 98.04.

Pêche et océans

61. L'ASFC collabore avec le ministère des Pêches et des Océans de la région de l'Atlantique à la gestion des programmes qui relèvent de la *Loi sur la protection des pêcheries côtières*. En vertu de ces programmes, les navires de pêche des pays désignés sous le nom de « bâtiments du programme des pêcheries » sont autorisés à pénétrer dans les eaux des pêcheries canadiennes dans le but d'obtenir du poisson et des produits de la pêche canadiens. Le rôle de l'ASFC, en vertu de ces programmes, est de faciliter les déplacements d'entrée et de sortie des navires du programme des pêcheries tout en répondant aux exigences de la *Loi sur les douanes* et des lois des autres ministères clients.

62. Afin de venir en aide à l'ASFC, Pêches et Océans Canada a convenu de fournir un rapport relativement de tous les navires de pêche étrangers autorisés à prendre part aux programmes relevant de la *Loi sur la protection des pêcheries côtières*. Pour tout renseignement relatif au statut d'un navires de pêche particulier, prière de s'adresser à :

Agence des services frontaliers du Canada
Services à la clientèle des douanes
1969, rue Upper Water
Purdy's Tower 2, 5e étage
Halifax (Nouvelle-Écosse) B3J 3R7

63. Les responsables des navires du programme des pêcheries doivent effectuer une déclaration d'entrée au bureau de l'ASFC le plus proche avant de commencer les activités de pêche pour lesquelles ils détiennent un permis de Pêches et Océans Canada. Un navire du programme des pêcheries exploité à l'extérieur de la mer territoriale, et qui se rend à l'extérieur du Canada, est autorisé à avoir des provisions de bord comme un navire de pêche déclaré qui se rend à l'extérieur du Canada. Pour en savoir plus à ce sujet, prière de consulter le Mémorandum D4-2-0, *Règlement sur les provisions de bord*. Les navires du programme des pêcheries exploités dans les limites de la mer territoriale ne sont pas autorisés à prendre des provisions de bord.

64. Les navires du programme des pêcheries exploités sans provisions sous douane obtiendront un congé saisonnier à la suite de leur première déclaration de sortie. Ce congé demeurera valide durant toute la saison, ce qui permettra aux navires d'avoir accès même aux ports n'offrant pas de services de l'ASFC.

65. Les navires du programme des pêcheries exploités avec des provisions sous douane verront leurs provisions scellées durant leur séjour dans le port ou lorsqu'ils seront exploités dans la mer territoriale. Les membres de l'équipage seront autorisés à posséder la même quantité d'alcool et de produits du tabac que tous les visiteurs, telle qu'indiquée dans le Mémorandum D2-1-1, *Importation temporaire de bagages et de moyens de transport par les non-résidents*. Les navires du programme des pêcheries qui quittent le Canada avec des provisions sous douane doivent, à leur retour, pénétrer dans un port possédant un service de l'ASFC.

66. Les navires du programme des pêcheries déchargeant du poisson et des produits de la pêche au Canada doivent remettre une déclaration de fret A6A à l'ASFC. Pour plus de renseignements sur le formulaire A6A, veuillez vous référer au D3-5-2, *Transport du fret maritime – Importations*.

67. L'ASFC doit être informée lorsqu'un changement dans l'équipage se produit. Le capitaine du navire a la responsabilité de veiller à ce qu'un rapport soit fait à l'ASFC sur tous les membres de l'équipage qui sont débarqués en raison de traitement médical ou de repos de l'équipage.

68. Les navires du programme des pêcheries bénéficiant d'un congé saisonnier doivent remettre à l'ASFC une déclaration de sortie au moyen du formulaire A6, *Déclaration générale*, à la fin des activités de pêche pour lesquelles ils détiennent un permis.

69. Les navires du programme des pêcheries ne possédant pas de congé saisonnier doivent remettre à l'ASFC une déclaration de sortie au moyen du formulaire A6 chaque fois que le navire quitte la mer territoriale. Pour en savoir plus au sujet des déclarations de sortie et de l'exportation du fret, prière de lire le Mémorandum D3-1-8.

70. Les navires du programme des pêcheries ne sont pas considérés comme pratiquant le cabotage à moins qu'ils ne se livrent au transport des marchandises d'un point à l'autre au Canada. Dans ce cas, veuillez vous référer au D3-5-7, *Importation temporaire de navire*, et suivre les procédures qui y sont énoncées. Le déplacement du poisson ou des produits de la pêche d'un navire du programme des pêcheries à un autre dans les limites de la mer territoriale n'est pas considéré comme du cabotage lorsque le navire

46. Toutes demandes de renseignements sur les messages de rejet doivent être adressées à :

Unité du commerce électronique
Agence des services frontaliers du Canada
250, chemin Tremblay, 6e étage
Ottawa (Ontario) K1A 0L8

Téléphone
Du Canada et des États-Unis : **1-888-957-7224**
Appels de l'étranger entre 8 h et 17 h (H.N.E.) :
1-613-946-0762
Appels de l'étranger entre 17 h et 8 h (H.N.E.) :
1-613-946-0763

DÉCLARATION DE SORTIE

47. Pour de plus amples renseignements sur la déclaration de sortie, veuillez consulter le Mémorandum D3-1-8, *Transport du fret – Exportations.*

NAVIRES EXEMPTÉS DES EXIGENCES DE L'IPEC

48. Les navires suivants sont exemptés des exigences de déclaration de l'IPEC :

a) Les navires militaires transportant uniquement du fret militaire;

b) Les navires du gouvernement transportant uniquement du fret du gouvernement;

c) Les navires de pêche;

d) Les navires transportant uniquement des marchandises canadiennes retournées;

e) Les traversiers;

f) Les navires sur lest (vides).

Navires militaires transportant uniquement du fret militaire

Navires militaires étrangers

49. Les navires militaires étrangers ne sont pas tenus de présenter un formulaire A6, à l'entrée ou à la sortie. Les capitaines de ces navires sont autorisés à faire des déclarations orales de courtoisie.

50. Les navires militaires étrangers, y compris les navires de guerre, les navires de transport, les navires de ravitaillement militaire, et les navires de soutien militaire, qui sont possédés ou contrôlés par un gouvernement d'un autre pays, sont autorisés à avoir des provisions de bord selon l'annexe du *Règlement sur les provisions de bord.*

51. Lorsque des membres de forces étrangères sont en poste au Canada, leurs marchandises peuvent être importées sans paiement des droits et taxes, conformément aux dispositions du numéro tarifaire 9827.00.00.

Navires militaires canadiens

52. Les navires militaires canadiens ne sont pas tenus de présenter un formulaire A6, à l'entrée ou à la sortie. Les capitaines de ces navires sont autorisés à faire des déclarations orales.

53. Les navires militaires canadiens qui se dirigent vers l'extérieur du Canada et les navires de service militaire tenus de présenter une déclaration en vertu de l'article 95 de la *Loi sur les douanes* (déclaration de sortie) et se dirigeant vers l'extérieur du Canada ont droit à des provisions de bord selon l'annexe du *Règlement sur les provisions de bord.* Se diriger vers l'extérieur du Canada signifie se rendre au-delà :

a) de la terre émergée du Canada;

b) des eaux internes; ou

c) de la mer territoriale du Canada.

54. Si un navire militaire ou un navire de service canadien demeure dans un port canadien plus de 30 jours, le capitaine doit en aviser le bureau local de l'ASFC au terme de cette période. Un inventaire des provisions de bord du navire est alors effectué par l'ASFC. Suite à l'inventaire, la vente à bord de ces marchandises leur fait perdre leur statut de provisions de bord, ce qui encourage les membres d'équipage à se rendre dans les magasins locaux pour se procurer des produits similaires.

55. Les membres d'équipage qui arrivent de ports étrangers ou de manœuvres en haute mer d'une durée de plus de 48 heures sont tenus de faire une déclaration à titre de résident revenant au Canada. Les membres d'équipage bénéficient des exemptions personnelles prévues à la position 98.04 du *Tarif des douanes*.

Navires du gouvernement

56. Les navires du gouvernement canadien s'entendent des navires possédés, loués ou exploités par les gouvernements fédéraux et provinciaux du Canada. Cette catégorie comprend les navires de la Garde côtière canadienne, de Pêches et Océans Canada et des Services hydrographiques du Canada. Les navires militaires ne sont pas compris dans cette catégorie, mais sont discutés aux paragraphes 49 à 55.

57. Les navires commandés par des officiers nommés par le gouvernement du Canada ou par un gouvernement provincial doivent présenter un formulaire A6 officiel dans les cas suivants :

a) lorsqu'ils arrivent d'un port étranger;

b) lorsqu'ils partent pour un port étranger; et

c) lorsqu'ils embarquent des provisions de bord en douane.

Fret chargé aux États-Unis et au Puerto Rico

30. Le rapport du moyen de transport doit être transmis au moins 24 heures avant l'arrivée au PPA ou au moment du départ dans le cas des voyages de moins de 24 heures.

31. Le rapport du moyen de transport pour les navires transportant uniquement des conteneurs vides doit être transmis au moins 4 heures avant l'arrivée au PPA ou au moment du départ dans le cas des voyages de moins de 4 heures.

ARRÊTS D'URGENCE

32. Les arrêts d'urgence se définissent comme des arrêts effectués pour des raisons médicales, climatiques, de problèmes mécaniques ou des menaces à la sécurité.

33. Si ces arrêts durent plus de 8 heures, les transporteurs sont tenus d'aviser par téléphone avec les nouvelles informations le Centre national d'évaluation du risque au 613-948-3939 pour les appels de l'étranger ou au **1-800-523-5072** pour les appels de l'Amérique du Nord. Les données sur le fret et sur le moyen de transport doivent être mises à jour par voie électronique dès qu'ils sont connus pour refléter le nouveau PPA et son heure et date d'arrivée prévue.

34. Un formulaire A6 sur papier doit également être présentée au prochain port d'escale pour tout navire étranger (incluant les États-Unis). Les navires canadiens ne sont pas tenus de présenter un formulaire A6 au prochain port d'escale.

35. Si l'arrêt d'urgence dure moins de huit heures, il n'est pas nécessaire de mettre à jour le rapport du moyen de transport.

CHANGEMENTS/CORRECTIONS AUX RAPPORTS DE MOYENS DE TRANSPORT

36. Les corrections ou changements apportés aux rapports des moyens de transport A6, peuvent être transmis à l'ASFC par voie électronique n'importe quand avant l'arrivée du navire au PPA.

ANNULATIONS/SUPPRESSIONS DES RAPPORTS DE MOYEN DE TRANSPORT

37. Si le numéro de déclaration du moyen de transport doit être changé dans la déclaration du moyen de transport, la déclaration initiale doit alors être annulée et une nouvelle déclaration présentée.

38. Si un navire ne vient plus au Canada, la déclaration du moyen de transport doit être supprimée.

TRANSMISSION DE L'IPEC ET EXIGENCES RELATIVES À LA DÉCLARATION POUR L'ESCALE À DE MULTIPLES PORTS CANADIENS

39. Un rapport du moyen de transport doit être transmit au PPA selon les délais de transmission énoncés aux paragraphes 25 à 31.

40. Les navires immatriculés à l'étranger et aux États-Unis doivent remettre une déclaration d'entrée et de sortie en format papier au moyen du formulaire A6 à chaque port d'escale subséquent au PPA. Le numéro de référence du moyen de transport inscrit sur le formulaire A6 doit correspondre au numéro de référence transmis dans le rapport électronique du moyen de transport.

> **Exemple** : Un navire arrive au port de Montréal et décharge du fret, avant de se rendre à Hamilton pour décharger du fret et poursuivre enfin sa route vers Sault Ste. Marie pour décharger à nouveau du fret. Le transporteur maritime transmet l'IPEC sur le rapport du moyen de transport au PPA, Montréal. Lorsqu'il quitte Montréal, le transporteur maritime présentera une déclaration de sortie du moyen de transport sur le formulaire A6 format papier. Une déclaration d'entrée du moyen de transport A6 sur papier sera présentée à Hamilton. Au moment de quitter Hamilton, une déclaration de sortie du moyen de transport A6 en format papier sera présentée. Le processus sera répété au port de Sault Ste. Marie au moyen du formulaire papier de déclaration d'entrée A6 et un formulaire papier A6 de sortie lors du départ.

41. L'exigence concernant la version papier du rapport du moyen de transport dans les ports de déchargement canadiens subséquents constitue un processus intérimaire et sera éliminé lors d'une prochaine phase de l'IPEC.

42. Les navires canadiens ne sont pas tenus de présenter un formulaire papier A6 aux ports d'escale subséquents.

MESSAGES DE REJET

43. Si une déclaration du moyen de transport est rejetée par les systèmes de l'ASFC, un message de rejet sera transmis au transporteur à l'instigateur du message

44. Il incombe au transporteur de retourner un message modifié afin de corriger l'erreur signalée dans le message de rejet.

45. La transmission rejetée sera considérée par l'ASFC comme une non-transmission du rapport du moyen de transport jusqu'à ce que les erreurs signalées aient été corrigées et que le rapport du moyen de transport ait été accepté.

TRANSMISSION DE L'INFORMATION PRÉALABLE SUR LES EXPÉDITIONS COMMERCIALES (IPEC) – MOYEN DE TRANSPORT

13. L'ASFC exige, en vertu du programme de l'Information préalable sur les expéditions commerciales (IPEC), que tous les transporteurs maritimes transmettent des rapports électroniques sur le fret et le moyen de transport au moyen des systèmes d'échange des données informatisées (EDI) dans les délais requis par l'IPEC. Cette exigence s'applique à tous les navires transportant des marchandises commerciales chargées dans un pays autre que le Canada qui arrivent dans un port canadien. Cette exigence s'applique à toutes les expéditions d'importation, en transit et de Fret restant à bord (FRAB). Concernant les exigences de déclaration de fret et la transmission de l'IPEC, veuillez consulter le Mémorandum D3-5-2, *Transport du fret maritime – Importations*. Pour en savoir plus sur les éléments de données de l'IPEC relatifs aux moyens de transport, veuillez consulter l'Annexe B du présent mémorandum.

Nota : Les procédures pour devenir un client de l'EDI sont expliquées dans la section *Commerce électronique* du site Web de l'ASFC et dans le Mémorandum D3-1-1, *Règlement sur l'importation, le transport et l'exportation des marchandises*.

14. Une seule déclaration du moyen de transport doit être transmise par navire. S'il existe un accord entre membres d'un consortium, le transporteur principal a la responsabilité de produire la déclaration du moyen de transport pour le navire. Il incombe au transporteur principal de communiquer en temps opportun le numéro de référence du moyen de transport à l'ensemble des membres du consortium afin de leur permettre de transmettre les données de fret dans les délais prescrits. Les membres du consortium doivent inscrire le numéro de référence du moyen de transport sur leur déclaration de fret.

15. L'heure d'arrivée prévue (HAP) signalée doit être exacte à huit heures près. Si l'HAP devait être avancée ou retardée et dépasser ce délai, le changement doit être communiqué électroniquement avec la nouvelle HAP. Cette mise à jour est également requise s'il est prévu que le navire arrive un autre jour civil, peu importe le délai de huit heures.

16. Si, en raison de l'encombrement du port, un navire doit jeter l'ancre et attendre qu'un quai se libère, le navire est réputé arrivé et n'est pas tenu de mettre à jour l'HAP.

17. Le fret peut être déchargé à l'arrivée avant l'HAP, pourvu que le déchargement soit effectué dans le délai de huit heures. Le fret ne peut être déchargé si un message « Ne pas décharger » a été émis par l'ASFC.

18. Les informations sur le moyen de transport fournies à l'avance peuvent être modifiées électroniquement à tout moment précédant l'arrivée du navire au Canada.

19. De l'information sur le programme de l'IPEC peut aussi être trouvée sur le site Internet de l'ASFC. Pour obtenir de plus amples détails sur le format électronique, prière de consulter *Information préalable sur les expéditions commerciales – Document du client maritime.*

PREMIER PORT D'ARRIVÉE

20. Le premier port d'arrivée (PPA) est le premier port canadien où le navire fait escale pour l'une de ces activités : activités de l'équipage, activités de fret, soutage ou inspections de la voie maritime.

21. L'ASFC a désigné deux ports comme PPA pour les Grands Lacs, que le navire y fasse escale ou non : Montréal et Port Colborne.

22. Pour les navires qui voyagent au Canada des côtes vers l'amont, Montréal a été désigné comme PPA, à moins que le navire fasse d'abord escale ailleurs au Canada. Le capitaine doit être prêt à relâcher pour une vérification, au besoin.

23. Pour les navires transportant des marchandises chargées aux États-Unis qui quittent les Grands Lacs et passent par le canal Welland, Port Colborne a été désigné comme PPA, à moins que le navire ne fasse d'abord escale ailleurs au Canada. Le capitaine doit être prêt à relâcher pour une vérification, au besoin.

24. Le PPA doit être communiqué dans toutes les déclarations du moyen de transport.

DÉLAIS DE TRANSMISSION DE L'IPEC

25. Les délais de transmission du rapport du moyen de transport par le transporteur principal à l'ASFC dépendent du type de fret transporté par le navire et de la provenance de celui-ci.

Fret chargé dans un pays autre que les États-Unis et Puerto Rico

26. Tout rapport du moyen de transport doit être transmis au moins 96 heures avant l'arrivée au PPA pour tous les navires transportant du fret en conteneur et les navires transportant des marchandises diverses non exemptées.

27. Tout rapport du moyen de transport doit être transmis au moins 24 heures avant l'arrivée au PPA pour tous les navires transportant du fret en vrac et les navires transportant des marchandises diverses exemptées.

28. Tout rapport du moyen de transport doit être transmis au moins 96 heures avant l'arrivée au PPA pour tous les navires transportant des conteneurs vides seulement.

29. Les navires transportant une combinaison des marchandises décrites dans les paragraphes ci-dessus doivent être déclarés 96 heures avant leur arrivée au PPA.

Numéro de déclaration du moyen transport /numéro de référence du moyen de transport (NDMT/NRMT) : Un numéro de référence unique attribué par le transporteur pour identifier un voyage en particulier pour un moyen de transport en particulier.

TRAITEMENT TARIFAIRE DES NAVIRES EN SERVICE INTERNATIONAL

2. Aux fins de ce mémorandum, un navire canadien est défini comme étant un navire qui se livre au transport commercial international, qui est immatriculé au Canada et, selon le cas :

a) qui a été construit au Canada;

b) sur lequel tous les droits ont été acquittés;

c) dont les droits sont réputés acquittés aux termes d'une autre loi.

Nota : Tout navire qui ne correspond pas à la définition de « navire canadien » donnée ci-dessus est considéré, aux fins de l'ASFC, comme étant un navire étranger et, s'il est en service international, il devrait être classé dans le numéro tarifaire 9801.10.00.

3. Les navires canadiens en service commercial international ne sont pas admissibles en vertu du numéro tarifaire 9801.10.00. Ils doivent plutôt être classés dans le numéro tarifaire 9813.00.00 ou 9814.00.00, s'il y a lieu. Lorsque des navires canadiens arrivant au Canada ne peuvent pas être importés en vertu de l'un de ces numéros tarifaires, ils doivent être classés dans le numéro tarifaire approprié au Chapitre 89.

4. Lorsqu'un navire canadien de retour dans les eaux canadiennes a été réparé ou modifié au moment où il était en activité à l'étranger, les droits de douane peuvent être réduits ou supprimés conformément au *Règlement sur la diminution ou la suppression des droits de douane sur les navires*. Toutes les réparations ou améliorations effectuées doivent être signalées à l'ASFC et dûment déclarées en détail au moment où le navire revient au Canada pour la première fois, même s'il poursuit son service international.

5. Tout doit immédiatement être déclaré à l'ASFC ou être exporté du Canada dans les 30 jours suivant sa déclaration.

6. Les navires qui se livrent au service commercial international et qui ne peuvent quitter le Canada en raison de l'état des glaces ne seront pas considérés comme importés. Ils doivent être munis des documents nécessaires et avoir la permission de quitter le pays le plus tôt possible.

7. Tout navire classé dans le numéro tarifaire 9801.10.00 et ultérieurement affecté à un usage imposable au Canada est considéré comme ayant été réaffecté à un usage différent de celui originellement prévu. En outre, l'importateur peut se voir obligé de payer tous les droits applicables en vertu du numéro tarifaire approprié au chapitre 89 du *Tarif des douanes*.

IDENTIFICATION DU TRANSPORTEUR (CODES DE TRANSPORTEUR)

Code de transporteur générique 9NTI

8. L'ASFC n'acceptera plus les déclarations du fret ou du moyen de transport contenant le code de transporteur 9NTI des transporteurs maritimes qui déclarent du fret commercial.

9. Navires vides : S'ils ne possèdent pas de code de transporteur de la série 9000, ils pourront présenter une déclaration A6 du moyen de transport (papier) en utilisant le code de transporteur générique 9NTI.

10. Navires de pêche : Même chose que pour les navires vides. S'ils ne possèdent pas de code 9000 et qu'ils ne déclarent pas de fret commercial, le code 9NTI sera accepté sur la déclaration du moyen de transport.

Transporteurs maritimes

11. Pour la déclaration du fret et la transmission de l'information préalable aux expéditions commerciales (IPEC) du moyen de transport/fret, l'ASFC demande à tous les transporteurs maritimes d'utiliser le code de transporteur de la série 9000 qu'elle leur a attribué. Le transporteur maritime peut choisir l'une des trois options suivantes :

a) Demander un code de transporteur cautionné : Le transporteur qui désire devenir un transporteur en douane exploitant son commerce à la faveur d'une autorisation générale doit présenter une demande sur un formulaire E 370, « Demande relative aux transactions de transporteur cautionné et aux expéditions ». Pour plus d'information, veuillez consulter le Mémorandum D3-1-1.

b) Demander un code de transporteur non cautionné : Le transporteur qui ne souhaite pas obtenir un cautionnement pour le transport du fret sous douane au Canada, mais qui doit obtenir son propre code de transporteur à des fins d'identification, peut demander un code de transporteur en présentant un formulaire E 369, « Demande relative aux transactions de transporteur non cautionné au lieu d'arrivée au Canada». Pour plus d'informations, veuillez consulter le Mémorandum D3-1-1.

c) Utiliser un agent/mandataire : Le transporteur maritime peut également utiliser un agent/mandataire maritime pour la présentation des déclarations de fret/moyen de transport et la transmission de l'IPEC à l'ASFC.

Agents/mandataires maritimes

12. Si un agent ou mandataire maritime traite une déclaration du fret ou du moyen de transport au nom d'un transporteur maritime, il doit également utiliser un code de transporteur de la série 9000 attribué par l'ASFC pour déclarer le fret ou le moyen de transport.

Ottawa, le 13 août 2008

MÉMORANDUM D3-5-1

NAVIRES COMMERCIAUX EN SERVICE INTERNATIONAL

TABLE DES MATIÈRES

	Page
Lignes directrices et renseignements généraux	1
Définitions	1
Traitement tarifaire des navires en service international	2
Identification du transporteur (codes de transporteur)	2
Code de transporteur générique 9NTI	2
Transporteurs maritimes	2
Agents/mandataires maritimes	2
Transmission de l'information préalable sur les expéditions commerciales (IPEC) – Moyen de transport	3
Premier port d'arrivée	3
Délais de transmission de l'IPEC	3
Fret chargé dans un pays autre que les États-Unis et Puerto Rico	3
Fret chargé aux États-Unis et au Puerto Rico	4
Arrêts d'urgence	4
Changement/corrections aux rapports de moyens de transport	4
Annulation/suppression des rapports de moyen de transport	4
Transmission de l'IPEC et exigences relatives à la déclaration pour l'excale à de multiples ports canadiens	4
Messages de rejet	4
Déclaration de sortie	5
Navire exemptés des exigences de l'IPEC	5
Navires militaires transportant uniquement du fret militaire	5
Navires du gouvernement	5
Pêche et océans	6
Marchandises canadiennes de retour	7
Traversiers	7
Remorqueurs et barges	7
Yachts	8
Matériel d'arrimage	8
Navigation côtière	8
Exigences relatives au dédouanement de navire – Général	9
Trafic sur la voie maritime	10
Chargement ou déchargement du fret à des ports non desservis par l'ASFC	10
Déchets internationaux	11
Matériaux d'emballage en bois	11
Renseignements sur les pénalités	11
Renseignements supplémentaires	12
Annexe – Information préalable sur les expéditions commerciales du moyen de transport A6 électronique – Données requises	13

LIGNES DIRECTRICES ET RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

1. Il incombe aux Programmes des transporteurs et du fret, Division de la politique frontalière du secteur commercial, Direction des programmes de l'observation et de la frontière, Direction générale de l'admissibilité, Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) de formuler les politiques et les procédures nationales relatives à la déclaration à l'ASFC et au dédouanement des navires commerciaux en service international transportant des marchandises commerciales.

DÉFINITIONS

A6 – Déclaration générale : Le formulaire de papier utilisé pour déclarer l'entrée et la sortie des navires.

Autres ministères : Ministères ou organismes fédéraux tels que l'Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA) ou le ministère des Affaires étrangères et du Commerce international (MAECI), etc.

Documentation d'entrée : La déclaration d'entrée officielle vérifie que les formalités primaires de l'ASFC et d'autres ministères ont été remplies. Les déclarations générales A6 ou les déclarations du moyen de transport A6 par Échange des données informatisées (EDI) font partie des « documents » requis qui doivent être examinés au moment de l'entrée officielle. S'il y a du fret à bord du navire, des déclarations de cargaison A6A ou des déclarations principales de cargaison A6A par EDI seront aussi requises.

Déclaration du moyen de transport (EDI A6) : Information préalable du moyen de transport transmis par EDI par le transporteur maritime (OS-91).

Dédouanement : La permission douanière officielle d'entrer ou de quitter et de naviguer.

EDI : Échange des données informatisées

Heure d'arrivée prévue (HAP) : Dans le mode maritime, généralement utilisée dans le contexte « avant l'arrivée » afin de connaître l'heure approximative de l'arrivée d'un navire à un quai du Canada.

Moyen de transport : Un véhicule, un aéronef, une embarcation maritime ou toute autre invention utilisée pour le déplacement des personnes ou des marchandises.

Ottawa, le 13 août 2008

MÉMORANDUM D3-5-1

En résumé

NAVIRES COMMERCIAUX EN SERVICE INTERNATIONAL

1. Ce mémorandum a été révisé afin de tenir compte des politiques et des procédures de déclaration actuelles relatives aux transporteurs et au fret, y compris des exigences du programme de l'Information préalable sur les expéditions commerciales (IPEC). Il comporte également les coordonnées mises à jour des personnes-ressources de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC).

2. Les éléments qui se rattachent au programme de l'IPEC ont été intégrés à ce mémorandum, de même qu'aux Mémorandums D3-1-1, *Politique sur l'importation et le transport des marchandises,* D3-2-1, *Trafic aérien international*; D3-2-2, *Transport du fret aérien – Importations* et D3-5-2, *Transport du fret maritime – Importations*.

3. Les procédures et les lignes directrices concernant les déclarations d'exportation des moyens de transport maritimes ont été supprimées dans ce mémorandum. On peut les consulter dans le Mémorandum D3-1-8, *Transport du fret – Exportations*.

4. Les procédures et les lignes directrices concernant le chargement ou le déchargement du fret à des ports non desservis par l'ASFC ont été ajoutées à ce mémorandum.

5. Les procédures et les lignes directrices concernant les permis de navigation côtière ont été supprimées de ce mémorandum. On peut les consulter dans le Mémorandum D3-5-7, *Importation temporaire de navires.*

6. Les procédures et les lignes directrices concernant les déchets internationaux ont été ajoutées à ce mémorandum.

7. Les procédures et les lignes directrices concernant le bois d'arrimage ont été ajoutées à ce mémorandum.

Imprimé au Canada

Canada

Ottawa, March 18, 2009

MEMORANDUM D3-5-1

In Brief

COMMERCIAL VESSELS IN INTERNATIONAL SERVICE

1. This "In Brief" page replaces the "In Brief" page dated August 13, 2008 only. The content of Memorandum D3-5-1 does not change.

2. Information related to the ACI program has been incorporated into this memorandum as well as in D3-1-1, *Policy Respecting the Importation and Transportation of Goods*; D3-2-1, *International Air Traffic*; D3-2-2, *Air Cargo – Import Movements* and D3-5-2, *Marine Operations – Canada Border Services Agency – Marine Cargo – Import Movements*.

3. Procedures and guidelines regarding outward reporting of marine conveyances has been removed from this memorandum and can be found in D3-1-8, *Cargo Reporting – Export Movements*.

4. Procedures and guidelines regarding loading or discharge of cargo at non-CBSA port have been added to this memorandum.

5. Procedures and guidelines regarding coasting licences have been removed from this memorandum and can be found in D3-5-7, *Temporary Importation of Vessels*.

6. Procedures and guidelines regarding international waste have been added to this memorandum.

7. Procedures and guidelines regarding wood packaging material have been add to this memorandum.

8. This "In Brief" page has been revised to denote changes made as a result of the Government of Canada's Paperwork Burden Reduction Initiative. Revisions are as follows:

(a) Paragraph 19, Transmission of Advance Commercial Information (ACI) – Conveyance was deleted as cargo requirements are stated in D3-5-2, *Marine Cargo – Import Movements*, under paragraph 9 of that memorandum.

(b) Paragraph 25, First Port of Arrival was deleted as ships stores procedures are stated in D4-2-0, *Ships' Stores Regulations* and D4-2-1, *Ships' Stores Regulations*.

(c) In section entitled Coastwise Shipping,

(i) paragraph 45 was deleted since the requirements for coastwise shipping are discussed in paragraphs 87 and 96 of this memorandum.

(ii) paragraphs 47, 48, 52 and 53, have been deleted since the requirements for cruise ships are discussed in D2-3-7, *Marine Operations – Canada Border Services Agency Processing of Cruise Ships*.

(d) Paragraphs 54, 55, 57 and 62, Outwards Report, have been deleted since the requirements for outward reporting are discussed in D3-1-8, *Cargo – Export Movements*.

(e) In section entitled *Coastal Fisheries Protection Act – Fisheries and Oceans*,

(i) paragraph 77 has been deleted since the requirements for outward reporting are discussed in D3-1-8.

(ii) paragraph 81 has been deleted as this repeats inward and outward reporting requirements discussed in paragraph 63 of this memorandum.

Printed in Canada

Canada

Ottawa, August 13, 2008

MEMORANDUM D3-5-1

MARINE CARGO – IMPORT MOVEMENTS

TABLE OF CONTENTS

	Page
Guidelines and General Information	1
Definitions	1
Tariff Treatment of Vessels in International Service	2
Carrier Identification (Carrier Codes)	2
The 9ITN Generic Carrier Code	2
Marine Carriers	2
Marine Agents/Ship's Agents	2
Transmission of Advance Commercial Information (ACI) – Conveyance	2
First Port of Arrival	3
ACI Transmission Timeframes	3
Cargo loaded in a country other than the United States and Puerto Rico	3
Cargo loaded in the United States and Puerto Rico	3
Emergency Stops	3
Changes/Corrections to Conveyance Reports	4
Cancels/Deletes to Conveyance Reports	4
ACI Transmission and Reporting Requirements for Multiple Canadian Ports of Call	4
Rejection Messages	4
Outward Report	4
Paper Reporting for Vessels With ACI Exemption	4
Military Vessels Carrying Solely Military Cargo on Board	4
Government Vessels	5
Fishing Vessels	5
Canadian Goods Returned	6
Ferries	6
Tugs and Barges	6
Yachts	7
Stevedoring Equipment	7
Coastwise Shipping	7
Vessel's Clearance Requirements – General	8
Seaway Traffic	9
Loading or Discharge of Cargo at Non-CBSA Ports	9
International Waste	9
Wood Packaging Material	10
Penalty Information	10
Additional Information	10
Appendix – Conveyance Advance Commercial Information Electronic A6 – Data Requirements	11

GUIDELINES AND GENERAL INFORMATION

1. It is the responsibility of Carrier and Cargo Programs, Commercial Border Policy Division, Border and Compliance Programs Directorate, Admissibility Branch of the Canada Border Services Agency (CBSA) to provide national policies and procedures relative to the reporting to CBSA and clearance of commercial vessels carrying commercial cargo in international service.

DEFINITIONS

A6 General Declaration: It is the paper form used to report inward/outward movements of vessels.

Clearance: Is the official customs permission to enter/leave and sail.

Conveyance: Any vehicle, aircraft or water-borne craft or any other contrivance that is used to move persons or goods.

Conveyance Report Number/Conveyance Reference Number (CRN): A unique reference number assigned by the carrier to identify a particular voyage for a particular conveyance.

Conveyance Report (EDI A6): An EDI conveyance advanced information provided by the marine carrier (SO-91).

EDI: Electronic Data Interchange.

Estimated Time of Arrival (ETA): In the marine mode, generally used in the context of 'Pre-arrival' for the purpose of knowing the approximate time that a vessel will arrive at a dock in Canada.

Inward Documentation: The formal inward report entry verifies that all the primary CBSA and OGD formalities have been executed. The A6 General Declarations or the Electronic Data Interchange (EDI) A6 Conveyance Reports are part of the required "documents" to be reviewed during the formal entry. If there is cargo on board the vessel, The A6A Cargo Declarations or the EDI A6A Prime Cargo Reports will also be required.

Other Government Departments (OGD): Federal Departments or Agencies such as: Canadian Food Inspection Agency (CFIA) or Department of Foreign Affairs and International Trade (DFAIT) etc.

TARIFF TREATMENT OF VESSELS IN INTERNATIONAL SERVICE

2. For the purposes of this memorandum, a Canadian vessel is defined as a vessel engaged in international commercial transportation which is registered in Canada, and

(a) was built in Canada;
(b) all duties have been paid; or
(c) has been deemed to be duty paid under the terms of some other Act.

Note: Any vessel that is not a "Canadian vessel" as defined above is deemed to be a foreign vessel for CBSA purposes and, if in international service, should be classified under tariff item No. 9801.10.00.

3. Canadian vessels in international commercial service are not admissible under tariff item No. 9801.10.00. Rather they are to be classified under either tariff item No. 9813.00.00 or No. 9814.00.00, if applicable. Where Canadian vessels arriving in Canada do not qualify for importation under either of these tariff items, they shall be classified under the appropriate tariff item in Chapter 89.

4. Where Canadian vessels are returning to Canadian waters and repairs and modifications were done during the course of the vessel's operations abroad, customs duties may be reduced or removed as provided under the *Vessel Duties Reduction or Removal Regulations*. All such repairs or enhancements shall be reported to the CBSA and duly accounted for upon the vessel's first return to Canada, even if the vessel is continuing in international service.

5. A foreign vessel must either be formally accounted at the CBSA or exported from Canada within 30 days of such a declaration.

6. Vessels operating in international commercial service that are unable to depart from Canada due to ice conditions will not be considered as imported. They should be documented in an appropriate manner and allowed to leave at the earliest opportunity.

7. Any vessel classified under tariff item No. 9801.10.00 and subsequently diverted to a dutiable use in Canada, is considered as having been diverted from the use originally intended and the importer will be held liable for payment of full duty under the appropriate tariff item in Chapter 89 of the *Customs Tariff*.

CARRIER IDENTIFICATION (CARRIER CODES)

The 9ITN Generic Carrier Code

8. The CBSA no longer accepts cargo or conveyance reports with the 9ITN carrier code from marine carriers reporting commercial cargo.

9. Empty vessels: If they do not have a 9000 series identifier carrier code, they will be permitted to report (paper A6) their conveyances using the 9ITN generic carrier code.

10. Fishing vessels: The same as empty vessels, if they do not have a carrier code and they are not reporting any cargo, 9ITN will be accepted on their conveyance reports.

Marine Carriers

11. To report and transmit Advance Commercial Information (ACI) on cargo/conveyances, the CBSA requires that all marine carriers use a 9000 series identifier carrier code issued by CBSA. The marine carrier can choose one of the following three options:

(a) Apply for a bonded carrier code: A carrier wishing to transport in bond goods under a general authorization must apply on an *Application to Transact Bonded Carrier and Forwarding Operations*, form E370. For more information, please refer to Memorandum D3-1-1.

(b) Apply for a non-bonded carrier code: A carrier who does not wish to obtain a bond for transporting in-bond cargo into Canada but is required to obtain it's own carrier code for identification purposes, may apply for a carrier code by submitting a completed *Application to Transact Non-bonded Carrier Operations at Point of Arrival in Canada*, form E369. For more information, please refer to Memorandum D3-1-1.

(c) Hire an agent: A carrier has the option of hiring a marine/ship's agent to report and transmit ACI cargo/conveyance on his behalf.

Marine Agents/Ship's Agents

12. In the case of marine agents/ship's agents handling the cargo/conveyance reporting and ACI transmission on behalf of a marine carrier, the agents must also use a 9000 series identifier carrier code issued by CBSA.

TRANSMISSION OF ADVANCE COMMERCIAL INFORMATION (ACI) – CONVEYANCE

13. The CBSA requires, under the Advance Commercial Information (ACI) program that all marine carriers transmit electronic cargo and conveyance reports using the Electronic Data Interchange (EDI) within the appropriate ACI timeframes. This applies to all vessels carrying commercial goods that are loaded in a country other than Canada and that arrive in a port in Canada. The requirement applies to all import, in-transit, and Freight Remaining on Board (FROB) shipments. For cargo reporting and ACI transmission requirements, please refer to D3-5-2, *Marine Cargo – Import Movements*. For further information on the ACI conveyance data requirements, please consult Appendix B of this memorandum.

Note: Procedures on becoming an EDI client are available on the E-Commerce section of the CBSA Web site and in the Memorandum D3-1-1, *Policy Respecting the Importation and Transportation of Goods*.

14. Only one conveyance report is to be transmitted per vessel. In the case of consortiums arrangements, the master carrier is responsible for providing a conveyance report for the vessel. It will be the responsibility of the master carrier to advise all consortium members of the conveyance reference number in a timely manner to enable their transmission of cargo data within the prescribed timeframes. This conveyance reference number must be referenced on the consortium member's cargo reports.

15. The Estimated Date and Time of Arrival (EDTA) data element must be kept accurate to within 8 hours. If the EDTA is expected to differ by more than 8 hours, a change must be sent electronically with an updated EDTA. An updated EDTA is also required if the vessel is expected to arrive on a new calendar day, regardless of whether it is within 8 hour timeframe.

16. If due to port congestion, a vessel must wait in anchorage for a spot at the dock, the vessel is considered arrived, and the EDTA does not have to be updated.

17. Cargo can be discharged upon arrival, prior to the EDTA, as long as it is within the 8 hours. However, the cargo cannot be discharged if a 'Do not unload' message has been issued by the CBSA.

18. Changes to conveyance information that has been provided in advance may be made electronically at any time prior to the arrival of the vessel in Canada.

19. Information on ACI is also available on the CBSA Web site. For any electronic format specifications, please refer to the ACI Marine Client Document.

FIRST PORT OF ARRIVAL

20. The First Port of Arrival (FPOA) is the first port in Canada that the vessel stops at for any of the following activities: crew activities, cargo activities, bunkering or seaway inspections.

21. For Great Lakes traffic, the CBSA has deemed two ports in and out of the Great Lakes as the FPOA whether the vessel stops there or not: Montréal and Port Colborne.

22. For vessels travelling into, and through, Canada from off shore and up bound, Montréal will be the FPOA, unless the vessel stopped somewhere else in Canada first. The captain must be prepared to stop for examination if required.

23. For vessels travelling with U.S. loaded cargo from the Great Lakes and passing through the Welland canal, Port Colborne will be the FPOA, unless the vessel stopped somewhere else in Canada first. The captain must be prepared to stop for examination if required.

24. The FPOA must be transmitted on all conveyance reports, as indicated within this section.

ACI TRANSMISSION TIMEFRAMES

25. The timeframes for transmission of the conveyance report by the master carrier to the CBSA is based on the type of cargo the vessel transports and of his origin.

Cargo loaded in a country other than the United States and Puerto Rico

26. All conveyance reports must be transmitted at least 96 hours prior to arrival at the FPOA for all containerized and non-exempted break-bulk vessels.

27. All conveyance reports must be transmitted at least 24 hours prior to arrival at the FPOA for all bulk and exempted break-bulk vessels.

28. All conveyance reports must be transmitted at least 96 hours prior to arrival at the FPOA for all vessels carrying only empty containers.

29. Vessels transporting a combination of goods described in the above paragraphs must be reported 96 hours prior to arrival at the FPOA.

Cargo loaded in the United States and Puerto Rico

30. All conveyance reports must be transmitted at least 24 hours prior to arrival at the FPOA or at time of departure for voyages that are less than 24 hours.

31. Conveyance reports for those vessels carrying only empty containers must be transmitted at least 4 hours prior to arrival at the first Canadian port or at time of departure for voyages that are less than 4 hours.

EMERGENCY STOPS

32. Emergency stops are defined as stops for medical, weather, mechanical difficulties or security threats.

33. If these stops exceed 8 hours, carriers will be required to advise by telephone with the updated information the National Risk Assessment Centre at 613-948-3939 for foreign callers or **1-800-523-5072** for North America callers. Cargo and conveyance data must be updated electronically as soon as known to reflect the new FPOA and its Estimated Date and Time of Arrival (EDTA).

34. A paper A6 report must also be presented at the next port of call for all foreign vessels (including the United States). If the vessel is Canadian, a paper A6 will not be required at the next port of call.

35. If the emergency stop is less than 8 hours, no update to the conveyance report is required.

CHANGES/CORRECTIONS TO CONVEYANCE REPORTS

36. Changes/corrections to A6 conveyance reports may be made electronically at any time prior to the arrival of the vessel at the FPOA.

CANCELS/DELETES TO CONVEYANCE REPORTS

37. If the conveyance report number needs to be changed on the conveyance report, the report must be cancelled and a new report must be transmitted.

38. If a vessel is no longer coming to Canada, the conveyance report must be deleted.

ACI TRANSMISSION AND REPORTING REQUIREMENTS FOR MULTIPLE CANADIAN PORTS OF CALL

39. An electronic conveyance report must be transmitted to the FPOA as per the timeframes specified in paragraphs 25 to 31.

40. Foreign or U.S. registered vessels must provide a paper A6 inward and outward report at each subsequent port of call after the FPOA. The conveyance reference number submitted on the paper A6 must match the reference number transmitted on the electronic conveyance report

> **Example**: a foreign vessel calls into the port of Montréal where it discharges cargo, proceeds to Hamilton to discharge cargo, and continues on to Sault Ste. Marie where more cargo is discharged. The marine carrier transmits ACI conveyance report to the FPOA, Montréal. On departure from Montréal, the marine carrier will present a paper A6 outward conveyance report. A paper A6 inward conveyance report will be presented upon arrival in Hamilton. Then, on departure from Hamilton, a paper A6 outward conveyance report will be presented. The same paper process will be repeated at the Port of Sault Ste. Marie, i.e. a paper A6 inward report and a paper A6 outward conveyance report upon departure.

41. The requirement for conveyance reporting on paper at the subsequent Canadian ports of discharge is an interim process and will be eliminated in a future phase of ACI.

42. There are no requirements for a Canadian vessel to submit paper A6 at subsequent ports of call.

REJECTION MESSAGES

43. If a conveyance report is rejected by the CBSA systems, a rejection message will be transmitted to the sender.

44. It is the responsibility of the carrier to send an amended message to correct the error as indicated in the rejection message.

45. The rejected report will be considered by the CBSA as a non-transmission of the conveyance report until the identified errors have been addressed and the conveyance report is in an accepted status.

46. Any enquiries or documentation requests should be directed to:

> Electronic Commerce Unit
> Canada Border Services Agency
> 250 Tremblay Road, 6th floor
> Ottawa, Ontario K1A 0L8
>
> Telephone:
> **1-888-957-7224** calls within Canada and the U.S.
> 1-613-946-0762 for overseas callers between 8 a.m. and 5 p.m. (E.S.T.)
> 1-613-946-0763 for overseas callers between 5 p.m. and 8 a.m. (E.S.T.)

OUTWARD REPORT

47. For information on outward reporting, please refer to Memorandum D3-1-8, *Cargo – Export Movements.*

PAPER REPORTING FOR VESSELS WITH ACI EXEMPTION

48. The following vessels are exempt from ACI reporting requirements:

(a) Military vessels carrying solely military cargo on board;

(b) Government vessels carrying solely government cargo on board;

(c) Fishing vessels;

(d) Vessels solely carrying Canadian goods returned;

(e) Ferries;

(f) In ballast (empty vessels)

Military vessels carrying solely military cargo on board

Foreign Military Vessels

49. Foreign military vessels are not required to file a Form A6 for inward or outward movements. The masters of these vessels are authorized to make courtesy oral reports to the CBSA.

50. Foreign military vessels, including ships of war, military transports, military supply ships, and military support vessels which are owned or controlled by the government of any country are entitled to ships' stores as per the Schedule to the *Ships' Stores Regulations.*

51. Where visiting forces are stationed in Canada, their goods may be imported without payment of duties and taxes under the provisions of tariff item 9827.00.00.

Canadian Military Vessels

52. Canadian military vessels are not required to present an A6 form for inward and outward movements. The masters of these vessels are authorized to make courtesy oral reports to the CBSA.

53. Canadian military vessels that are proceeding outside Canada and military service ships that are required to report under section 95 of the *Customs Act* (outward report) and that are proceeding outside Canada are entitled to ships' stores as per the Schedule to the *Ships' Stores Regulations*. The term "proceed outside Canada" means to advance beyond:

(a) the land mass of Canada;

(b) he internal waters; or

(c) the territorial sea of Canada.

54. The master of a Canadian warship or service ship must advise the local CBSA office on the 31st day the vessel has been in a Canadian port that the vessel will be remaining in port. An inventory is then to be completed by the CBSA of all ships' stores aboard the vessel. Following the completion of the inventory, the sale on board of these goods will no longer be permitted, the designation of these materials as Ships Stores as per the Schedule to the *Ships' Stores Regulations* will be lost, thus allowing the purchase of similar goods in the local economy by crew members.

55. Declarations as returning residents are required from members of the crew upon their arrival from foreign ports or high seas manoeuvres of a duration of more than 48 hours. Crew members are entitled to the personal exemptions provided under 98.04 of the *Customs Tariff*.

Government Vessels

56. Canadian government vessels are defined as those vessels owned, leased, or operated by the federal or provincial governments of Canada. Canadian Coast Guard vessels, as well as Fisheries and Oceans Canada and Hydrographic Services vessels, are included in this category. Military vessels are not included in this group, but are discussed in paragraphs 49 to 55.

57. Vessels commanded by officers appointed by the Government of Canada or a provincial government must present a completed A6 form in the following circumstances:

(a) when arriving from a foreign port;

(b) when departing from a foreign port; or

(c) when taking aboard in-bond stores.

58. Government vessels must meet safety inspection and certificate of competency requirements under the *Canada Shipping Act*.

59. Canadian Coast Guard ships that are proceeding on a voyage to the Arctic are entitled to ships' stores as per the Schedule of the *Ships' Stores Regulations*. Canadian-registered vessels that are operated by the Government of Canada to obtain scientific data on the high seas, including weather, research, and fisheries patrol ships, are also entitled to ships' stores.

60. Personal declarations are required from crew when returning from a foreign port. Crew members are entitled to personal exemptions under heading 98.04.

Fishing Vessels

61. The CBSA cooperates with the Department of Fisheries and Oceans in the Atlantic Region in the administration of programs under the *Coastal Fisheries Protection Act*. Under these programs, fishing vessels from designated countries, referred to as "fisheries program vessels," are permitted entry into Canadian fisheries waters to acquire Canadian fish and fish products. The CBSA's role under these programs is to facilitate the inward and outward movements of fisheries program vessels while satisfying all requirements of the *Customs Act* and the legislation of Other Governmental Departments (OGD) client departments.

62. The Department of Fisheries and Oceans has agreed to assist the CBSA by providing a report of all foreign vessels authorized to engage in programs under the *Coastal Fisheries Protection Act*. Information on the status of any particular vessel can be obtained from:

Canada Border Services Agency
Customs Client Services
1969 Upper Water Street
Purdy's Tower 2, 5th Floor
Halifax, N. S. B3J 3R7

63. Fisheries program vessels must report inward at the nearest CBSA office, as per inward report instructions, prior to commencing their fishing operation under licence with the Department of Fisheries and Oceans. A fisheries program vessel operating outside the territorial sea, and proceeding outside Canada, is entitled to ships stores as a fishing ship reported and proceeding outside Canada. For additional information please refer to Memorandum D4-2-0, *Ships' Stores Regulations*. Fisheries program vessels operating within the territorial sea are not entitled to ships stores.

64. Fisheries program vessels operating without bonded stores will be granted a seasonal clearance after initial inward report. This clearance will be valid for the duration of the season and will relieve vessels from the requirement to enter only at ports having CBSA services.

65. Fisheries program vessels operating with bonded stores will have their stores sealed while in port or when operating within the territorial sea. Crewmembers will be permitted the alcohol and tobacco allowances permitted to all visitors, as outlined D2-1-1, *Temporary Importation of Baggage and Conveyance by Non-Residents*. Fisheries program vessels leaving Canada with bonded stores must enter a port having CBSA service upon their return.

66. Fisheries program vessels landing fish and fish products in Canada must file an A6A cargo report with the CBSA. For further information on the A6A form, please refer to D3-5-2, *Marine Cargo – Import Movements.*

67. The CBSA must be advised whenever a change in the crew on board Fisheries program vessels occurs. The master of the vessel is responsible for ensuring that the CBSA receives a report of all crew members offloaded for medical treatment or crew rest.

68. Fisheries program vessels with a seasonal clearance must file an outward report to the CBSA on Form A6, *General Declaration*, at the termination of a fishing operation under licence.

69. Fisheries program vessels without a seasonal clearance must file an outward report to the CBSA on Form A6, on each occasion the vessel leaves the territorial sea. For more information on outward reports and cargo export, please refer to D3-1-8.

70. Fisheries program vessels are not considered to be in the coasting trade unless they engage in the practice of moving goods between two points in Canada. In that case, procedures outlined in the D3-5-7, *Temporary Importation of Vessels*, must be followed. The movement of fish or fish products from a Fisheries program vessel to another within the territorial sea is not considered to be coasting when the receiving vessel is moving the cargo outside of Canada for export.

71. The Department of Fisheries and Oceans has identified several transhipment points within the territorial sea where Fisheries program vessels can meet, with the prior approval of the nearest CBSA office, for transfer of crew, supplies, or fish and fish products. the transfer of fuel between fisheries program vessels within the territorial sea is prohibited due to environmental concerns.

72. Spare parts and fuel to be consumed in Canada are subject to the provisions of the *Customs Tariff* and the *Excise Tax Act.*

73. Fisheries program vessels entering Canada from a foreign port for the purpose of going to a transhipment point must satisfy requirements outlined in paragraph 97.

Canadian Goods Returned

74. If the only type of cargo on board a vessel is "Canadian goods returned," an ACI conveyance report is not required. Instead, a paper A6 must be provided to the CBSA for the conveyance.

75. If, in addition to Canadian goods returned, there are foreign loaded goods on board the vessel an ACI conveyance report must be transmitted and the total weight of all goods, including the Canadian goods returned, must be noted/accounted for on the conveyance report.

Ferries

76. Vessels, scows, barges, and similar craft whether self-propelled or towed, used solely or principally for the transportation of vehicles and passengers across international waters shall be classified as ferries.

77. Ferries operating internationally must file with the CBSA one inward and one outward report on form A6, General Declaration, at the close of each day's operations. For more information on outward report, please refer to D3-1-8, *Cargo – Export Movements.* Each report must specify the number of trips made during the day and the total number of passengers carried. An itemized record of tourist automobiles, trucks, etc., is not required but the total number of vehicles in each class must be shown for each trip.

TUGS AND BARGES

78. Tugboats and barges – empty or with tows, or carrying cargo – are subject to the same registration and licensing requirements as other vessels operating over similar routes. Tug and barges are both considered conveyances and an ACI conveyance report must be submitted for each tug or barge within the prescribed timelines outlined in paragraphs 25 to 31 of this memorandum. For cargo reporting on tugs and barges and ACI transmission requirements, please see D3-5-2, *Marine Cargo – Import Movements.*

79. **A tug pulling one or more barges with cargo**: An A6 conveyance report would be transmitted electronically for the tug. An A6 conveyance report would also be transmitted for each barge. The voyage/trip number for the tug, the barge(s) and the cargo must be the same. The number of crew is to be reported on the A6 tug conveyance. A zero is to be reported in the number of crew field for the A6 conveyance report for each barge.

80. **A tug pulling one or more barges without cargo**: If there is no cargo on any of the barges being pulled by the tug, there is no requirement for ACI conveyance report. The report would be done on a paper A6 form.

81. **A tug pulling a mix of barges with cargo, and barges without cargo**: An A6 conveyance report is to be transmitted electronically for all of the barges and for the tug. The voyage/trip number for the tug, the barge(s) and the cargo must be the same. The number of the crew must be indicated on the tug conveyance report. A zero is to be

reported in the number crew field for the conveyance report for each barge.

82. **Self propelled barges**: An A6 conveyance report must be transmitted electronically for each barge. If there is more than one barge the same voyage/trip number must be shown on all of the cargo and conveyance reports. If there is more than one barge for this scenario, the number of crew must only be reported on one of the barge conveyance reports, a zero will be submitted in that field on the other conveyance report(s).

83. **A tug carrying goods that are not on a barge**: An A6 conveyance report must be transmitted electronically to represent the Tug.

84. **An in ballast (empty) tug that is not pulling barges**: There is no requirement for ACI conveyance report. A paper report must be completed.

YACHTS

85. Yachts are non-commercial conveyances and are considered as small cruise ships. For more information on reporting of small cruise ships, please refer to D2-3-7, *Processing of Cruise Ships.*

STEVEDORING EQUIPMENT

86. All vessels, regardless of registry, operating exclusively in international trade may transport stevedoring equipment from port to port in Canada only if the equipment is imported temporarily and is used solely for the loading, discharging, and handling of cargo.

COASTWISE SHIPPING

87. Vessels in international commercial service may drop off and pick up cargo at more than one location in Canada provided that all of the following conditions are met:

(a) the vessel was cleared by the CBSA at the time of its initial arrival in Canada;

(b) all crew disembarked or cargo unloaded originated outside of Canada; and

(c) all crew embarked or cargo laden on board is destined to a point or points outside of Canada.

88. Vessels moving as outlined in the previous paragraph are termed to be moving "Coastwise," and are subject to CBSA control. It should be noted that this term is separate and distinct from the term "coasting," which refers to the transportation of goods or people between points in Canada. For more information on passengers processing in coastwise, please refer to D2-3-7, *Processing of Cruise Ships.*

89. Vessels moving coastwise, whether laden or in ballast, remain subject to CBSA control and must be reported to the CBSA at each point of arrival and departure. Where the stay in port will be of a short duration, a combined Form A6 inward/outward vessel report may be accepted. Normal cargo reporting procedures will apply.

90. Vessels moving coastwise may not offload international waste or non-compliant wood packaging materials including dunnage, pallets or crating without the permission of a Border Services Office. Permission to offload international waste or non-compliant wood packing materials will only be granted where CFIA-approved facilities exist for the safe disposal of these items.

91. The border services officer boarding coastwise vessels will verify the security of the bonded stores' seals and replace them if necessary. (Coastwise vessels that have transited international waters are permitted to arrive with their seals broken.) The border services officer will also make any required amendments to the crew list, and grant an issue of bonded stores where appropriate. Safety certificates will also be verified prior to an outwards coastwise report being accepted.

92. While passengers and crew are at liberty to entertain invited guests on board a ship in port, the presence of such persons is to be reported by the carrier, in writing to the CBSA prior to embarkation. Visitors are to be advised that any goods removed from the ship may be subject to duties. Searches of such persons or their possessions may be carried out where there are reasonable and probable grounds to suspect that the person is in possession of undeclared, dutiable goods. For more information on search of persons, please refer to D2-3-7, *Processing of Cruise Ships.*

93. Occasionally, requests are received from various interest groups, such as associations of travel agents or company officials, to travel between ports in Canada on vessels moving coastwise. All such requests are to be forwarded to Carrier and Cargo Programs.

94. Where approval is granted, the parties concerned will be advised that they are subject to customs examination at time of disembarkation. Carrier and Cargo Programs will grant approval in writing to the applicant. Copies will also be provided to all appropriate regional offices.

95. The outwards report of vessels moving coastwise must be made to the CBSA in sufficient time to permit inspection formalities to be completed prior to departure. The CBSA will not be responsible for delays in departure due to late outwards report from the marine company or its agent, or for delays due to non-compliance with legislative requirements. For more information on outward reporting, please refer to D3-1-8, *Cargo – Export movements.*

96. Permission to sail may be refused by the CBSA where it has been determined that the vessel is not in compliance with Canadian law, or that any fees, duties, or penalties due to the Crown have not been paid. Any costs incurred by such delays will be the responsibility of the vessel operator.

VESSEL'S CLEARANCE REQUIREMENTS – GENERAL

97. All vessels in international commercial service arriving in Canada must proceed without delay directly to a CBSA office designated for the clearance of vessels. The complete inward report package includes: Form E1, *Ships Stores Declaration*; Form IMM200, *Crew List*; the Form Y14, *Crew's Effects Declaration*. The package must be presented to the CBSA prior to any persons being allowed to disembark or embark the vessel, or any cargo being discharged.

98. For vessels exempted from the ACI program, a paper A6 – General Declaration must be submitted to the CBSA.

99. All copies of the form A6 will be date-stamped and signed by a border services officer. The presence of the CBSA signature and date-stamp signifies acceptance of the inward report and is not to be considered a validation of all information of the form. A copy must be kept by the carrier as a proof of report.

100. Cargo may only be discharged with CBSA permission as signified by the presence of a border services officer's signature and date-stamp on the form A6.

101. After the A6 form is numbered (when required), date-stamped and signed by a border services officer, the copies will be distributed as follows:

(a) one copy with attachments retained by the CBSA;

(b) one copy with attachments to Statistics Canada; and

(c) one copy faxed back to the vessel or to the agent for presentation to the harbour master.

102. Normally, arrangements to clear a vessel in international commercial service can be made with the local CBSA office in advance, either by the ship's agent or master.

103. It is the master's responsibility to ensure that no goods are discharged from the vessel, that no one other than a pilot, medical officer of health, or an officer acting in an official capacity is allowed to board the vessel, and that no one is allowed to leave the vessel, until such time as CBSA requirements have been completed.

104. With the prior consent of the CBSA, officers from other government departments, supercargoes, or ships agents may accompany a border services officer on board to complete official or company business, provided there is no interference with CBSA procedures which are to take precedence over any other transactions.

105. Any person authorized by the CBSA to board a vessel arriving from a foreign port for which an inward report has not been filed, is to report to the CBSA and have articles such as cameras, portable computers, etc., documented on Form Y38, *Identification of Articles for Temporary Exportation*. At the time of departure from the vessel, equipment is to be verified with Form Y38 and care taken to ensure that these individuals are not in possession of any goods for which duties have not been paid. Form Y38 is to be completed by the border services officer prior to the goods being exported.

106. If a vessel that arrives from a foreign port requires anchoring in the harbour or stream, due to exceptional circumstances, a border services officer may proceed aboard to accept the ships stores list, crew declaration, and seal ships stores only if all health and safety requirements are met, and local management deems that it is safe to do so. Masters or agents are to be advised that the boarding of the vessel for this purpose is simply a preliminary function carried out to enable the vessel to proceed with local port routine without undue delay, and is not to be considered a substitute for formal reporting or CBSA clearance procedures. When practicable, the formal inward report may be taken at this time; should the vessel arrive after hours, the ship's master or agent may present the inward report the following day.

107. Vessels moving through locks in a canal system will not be boarded upon or disembarked from by a border services officer unless fully stopped, anchored and secured to the canal wall. Under no circumstances will an officer board such a vessel other than by way of a properly secured gangplank. Similarly, vessels in stream will not be boarded upon or disembarked from unless stopped and anchored. Rope ladders that are completely secured will only be used when no other practical alternative exists.

108. Use of water taxis for channel clearances is at the vessel operator's expense. The CBSA will only pay for such taxis where the vessel is being boarded exclusively for official CBSA purposes.

109. Where a vessel arrives in Canada flying a yellow quarantine flag (infectious disease), the border services officer will not conduct normal clearance procedures until advised by the appropriate health authority that it is safe to do so. Pending such notification, the border services officer, with the help of the local police authority or the Royal Canadian Mounted Police (RCMP), as judged appropriate, will endeavour to ensure that the vessel is maintained in a sterile condition pending cancellation of the health alert by the competent health authority. For more information, please refer to the *Quarantine Act*.

110. In the event that the CBSA is advised of a death or serious injury on board a vessel arriving in Canada, the border services officer will promptly advise the appropriate police and health authorities, will authorize their embarkation on board the vessel at the earliest possible moment and will endeavour to assist them in carrying out an investigation of the incident and assist them in removing any injured or deceased persons. However, the border services officer will remain responsible for maintaining

control over the situation and ensuring that CBSA requirements are completed even if delayed.

111. On occasion, border services officers will board the vessel to ensure that it is in compliance with the registration, safety compliance, and crew certification provisions of the *Canada Shipping Act*. This will include verifying that the following documents are present and valid:

(a) Certificate of Registry;

(b) Passenger Ship Safety Certificate;

(c) Cargo Ship Safety Certificate (500 tons or more);

(d) Cargo Ship Safety Equipment Certificate;

(e) Cargo Ship Safety Radiotelegraphy Certificate or Cargo Ship Safety Radiotelephony Certificate (under 1600 tons);

(f) Load Line Certificate;

(g) Officers' Certificates of Competency; and/or

(h) Certificate of Insurance or other financial security.

112. Where it is determined that a certificate is not present, is invalid, or is likely to expire prior to the anticipated departure date, the captain will be informed of this fact as well as the nearest ships safety office. Appropriate operational steps will be taken to ensure that the vessel is not granted an outward clearance until such time as a valid certificate is presented.

113. At this time (until such a time that a valid certificate is presented), the CBSA performs the functions of the shipping master at those locations where it is empowered to do so.

114. In instances where animals on board the vessel will be going ashore, they must first be reported to the CBSA. The CBSA will in turn notify the Canadian Food Inspection Agency (CFIA), National Animal Health Program. Permission to disembark the animals will be granted only once authorization to do so is received from CFIA and once all necessary animal health permits are presented and validated.

SEAWAY TRAFFIC

115. Under normal circumstances, vessels destined for ports west of Montréal, will not be boarded and sealed at Montréal nor will a passing report (inward/outward) be filed at that port, unless goods or persons are to be taken on board or discharged in Montréal, or the vessel is in port for more than 48 hours.

116. For vessels under the ACI program, Montréal will be considered as the FPOA and the electronic conveyance reports must be transmitted to this port.

117. Immigration forms will be submitted to the FPOA and passengers will be examined at that point.

118. CFIA, National animal heath program requirements will be observed at Montréal.

119. Passenger baggage will be examined at the FPOA.

120. The CBSA, reserves the right to have any vessel at anchor, boarded and undergo complete customs formalities, including searching crew effects and the vessel, crew interrogations and documentation examination as deemed relevant to the presiding officer in accordance with the *Customs Act* and Regulations.

LOADING OR DISCHARGE OF CARGO AT NON-CBSA PORTS

121. A carrier engaged in international trade with cargo for discharge at a place where a CBSA office is not located must first transmit ACI reports to a CBSA office and then report inward, in accordance with the provisions of the *Customs Act* and Regulations. Accounting documents must be presented at the nearest CBSA office for the goods on board for landing at the non-CBSA port and, at the discretion of the chief of operations of the local CBSA office, a border services officer will be in attendance to observe the discharge of the cargo.

122. The CBSA may grant permission for vessels to discharge or load cargo at non-CBSA ports subject to the provisions of the *Special Services Regulations*. (See Memorandum D1-2-1, *Special Services*.)

123. If the vessel has additional cargo for delivery at another CBSA seaport, accounting documents for this additional cargo must be presented at the CBSA office where the goods are to be unloaded.

124. A ship in ballast (empty) may proceed directly to a non-CBSA port to load goods for export. The inward report must be given, or faxed, to the nearest CBSA office.

125. Where a vessel in ballast (empty) properly reports inward at a CBSA office en route to the non-CBSA port, the attendance of a border services officer will not be required at the non-CBSA port to affect clearance of the vessel. However, the CBSA may wish to be present to provide clearance at its discretion.

126. Where vessel clearance is to be issued by the next CBSA port of call or directly to a foreign point as the case may be, and where clearance is given at the CBSA port, such clearance will be shown on the documentation as via the non-CBSA port.

INTERNATIONAL WASTE

127. International waste refers to ship's refuse that contains, or is suspected to contain an animal product or by-product and that originated as food that was taken on a vessel, or as a result of transportation of animals on a vessel. International waste regulations apply to waste originating in all countries, other than the continental Unites States. In addition, certain fruit, vegetables and other plant products

from all countries, including the United States, are prohibited entry into Canada under the *Plant Protection Act* and Regulations and these products must also be disposed of as international waste.

128. All international waste must be secured in containers whose top, sides and bottoms prevent the escape of solids and liquids, with a tightly fitting lid to reduce spills and prevent exposure to wildlife, vermin and birds. International waste may not be discharged into Canada without the permission of a border services officer.

129. All vessels will be considered to be carrying international waste upon their arrival in Canada and this waste may be subject to inspection by a border services officer. International waste may only be offloaded from the vessel with the permission of a border services officer and only where CFIA-approved routes and disposal facilities exist. If no CFIA-approved facilities exist at the port, international waste must be safely contained and remain on board the vessel.

WOOD PACKAGING MATERIAL

130. Wood dunnage or ship borne dunnage refers to wood carried on a marine vessel and used to secure or support a commodity, but which does not remain with the commodity. Wood packaging refers to wood or wood products used in supporting, protecting material or carrying a commodity, including dunnage.

131. All non-compliant wood packaging materials, including dunnage, pallets or crating must be sealed on board the vessel and not discharged into Canada without the permission of a border services officer.

132. Vessels carrying wood packaging materials, including dunnage, pallets or crating made from non-manufactured wood must seek permission from a border services officer before off loading these materials from the vessel. Wood packaging, dunnage, pallets and crating may not enter Canada unless the wood complies with requirements set out in ISPM No. 15, *Guidelines for Regulating Wood Packaging Material in International Trade*, or unless the wood packaging originates in the continental United States.

133. Non-compliant wood packaging materials, including dunnage, pallets, or crating may only be offloaded from the vessel with the permission of a border services officer and only where CFIA-approved disposal or processing facilities exist. If no CFIA-approved facilities exist at the port, all non-compliant wood packaging materials, including dunnage, pallets or crating, must be safely contained and remain on board the vessel.

PENALTY INFORMATION

134. For information on administrative penalties, please refer to Memorandum D22-1-1, *Administrative Monetary Penalty System (AMPS)*. More information on AMPS is also available at the CBSA Web site: **www.cbsa.gc.ca**.

135. Other administrative sanctions, such as the revocation of program privileges and penalties of Other Government Departments, may also be applicable.

136. In some situations, failure to comply with the CBSA requirements outlined in the *Customs Act*, may result in the seizure and forfeiture of the goods and/or conveyance, and criminal charges may be applicable.

ADDITIONAL INFORMATION

137. Please direct all correspondence to:

Carrier and Cargo Programs
Commercial Border Policy Division
Admissibility Branch
Canada Border Services Agency
150 Isabella St., 4th floor
Ottawa, Ontario K1A 0L8

Facsimile: 613-957-9717

APPENDIX

CONVEYANCE ADVANCE COMMERCIAL INFORMATION ELETRONIC A6 – DATA REQUIREMENTS

DATA REQUIRED	DEFINITION	CONDITION
Application Type Code	Numeric code to identify an vessel inward, outward or in-transit movement	M
REFERENCE IDENTIFICATION		
Carrier Code	Assigned to carrier by Canada Customs	M
Report Number	Non-duplicating (3 years) number assigned by carrier to uniquely identify an A6	M
Safety of Ship Certificate	Indicator (M), Document Number, if available (C) and Expiry Date (M)	M
Safety Radio Certificate	Indicator (M), Document Number, if available (C) and Expiry Date (M)	M
Safety Equipment Certificate	Indicator (M), Document Number, if available (C) and Expiry Date (M)	M
Load Line Certificate	Indicator (M), Document Number, if available (C) and Expiry Date (M)	M
Sanitation Certificate	Indicator (M), Document Number, if available (C) and Expiry Date (M)	M
Maritime Declaration of Health Certificate	Indicator (M), Document Number, if available (C) and Expiry Date (M)	M
Civil Liability of Oil Certificate	Indicator (M), Document Number, if available (C) and Expiry Date (M)	M
VESSEL IDENTIFICATION		
Vessel Code	Lloyd's Number / IMO Number	M
Vessel Name	The name of the vessel as documented in Lloyd's Register of Ships.	M
Country Code	The code identifying the country in which the ship (vessel) is registered.	M
Voyage Number	Identifying designator for the particular voyage on which the cargo travels	M
Vessel Type Code	Code to determine the type of vessel, ie. BD- bulk dry, GC- general cargo etc.	M
VESSEL INFORMATION		
Location Identifier	The Place where the vessel is registered.	M
Reference Identification	The registry number assigned to the vessel from the place of registry.	M
Weight - Tonnage of vessel	The useful capacity of a ship, measured in tonnes, and determined in accordance with the International Convention on Tonnage of Ships, 1969	M
Weight Unit Code	The unit of weight used to measure the net tonnage of the vessel.	M
Weight - Gross Registered Tons	Gross tonnage of the ship, determined in accordance with the International Convention on Tonnage of Ships, 1969.	M
Weight Unit Code	The unit of weight used to measure the gross tonnage.	M
Weight - Containerized Cargo loaded unloaded at Port	Net weight of the vessel's containerized cargo.	M
Weight Unit Code	The unit of weight used to measure the cargo.	M
Weight of Non-containerized Cargo loaded unloaded at Port	Net weight of the vessel's non-containerized cargo.	M

Weight Unit Code	The unit of weight used to measure the cargo.	M
Weight - Summer Deadweight Tonnage	The weight in metric tonnage of cargo stores, fuel, passengers and crew carried by a ship when loaded to its maximum summer loadline	M
Weight Unit Code	The unit of measure used to measure the deadweight tonnage.	M
Name - Person in Charge of Conveyance	The name of the ship's captain (Master) for a particular voyage.	M
Length	The numeric ship's overall length	M
Length Unit of Measure Code	The unit of measure used to measure the vessel length.	M
Quantity - Crew Count	The number of crew onboard the vessel, including the captain.	M
Quantity - Passenger Count	The number of passengers listed as traveling onboard the vessel. Do not include the crew or captain in this total.	M
VESSEL SCHEDULE		
Last Foreign Port of Loading (Inward and In-transit)	Using the UN/LOCODE this element will reflect the last port of lading at which the vessel stops prior to reaching North America	M
Next Foreign Port of Arrival (Outward)	Using the UN/LOCODE this element will reflect the first port of report after its departure from Canada.	M
Date	The date of departure of the vessel	M
Canadian Port of Arrival (Inward and In-transit)	The Canadian port at which vessel will first dock in Canada.	M
Canadian Port of Departure (Outward)	The Canadian port at which the vessel is docked, and will depart for a foreign destination.	M
DATE and TIME REFERENCE		
Date time Reference Code	Code specifying the type of date or time, or both date and time	M
Date and Time (Inward and In-transit)	Estimated date and time of arrival	M
Date and Time (Outward)	Actual date and time of departure	M
Date of Registry	Date of Registry for both inward and outward vessel reporting	M
TRADE CHAIN PARTNERS		
Entity Identifier Code	Two alpha code to identify the trade partner described. I.e., SS - steamship company, OV- Vessel owner, AG- agent, CA - carrier	M
Name		M
Identification Code Qualifier.	Used in conjunction with the consortium party I.D. code.	C
Identification Code	Canada customs carrier code to identify consortium partners.	C
TRADE CHAIN PARTNERS		
Address Information 1	To specify the location of the above named party.	M
Address Information 2 (Phone number)	The phone number of the party.	C
TRADE CHAIN PARTNERS		
City Name	Free form text for city name.	M
State or Province Code	2 alpha code for province/state identification.	C
Postal Code (Zip Code)	The approved postal or zip code associated to the address.	C
Country Code	The 2 or 3 alpha-numeric ISO approved identifier for the country.	M
PORT OR TERMINAL		
Port or Terminal Function Code	Code defining the function performed at the port or terminal with respect to a shipment	M
Port Name	The UN/LOCODE will be used to populate the port name. This element will be populated a maximum of 5 times and will reflect (up to) the last 10 ports of call made during a particular voyage.	M
Terminal Name	Free form text for terminal name.	C
Pier Number	Identifying number for the pier.	O

REMARKS (K1)		
Free form message	Report whether or not the vessel is on charter, and what type of charter. E.g.. V- voyage, T- time, N- not on charter etc.	O
Free form message	Report whether or not the vessel is involved in specialized operations, such as drilling, dredging, ice breaking etc.	O
CONTAINER DETAILS		
Number of Containers	The total number of shipping containers onboard the vessel.	M
Equipment type Code	Code identifying the equipment type, ie. 20L - 20 foot loaded.	M

M = Mandatory

C = Conditional

O = Optional

For the complete list of data element requirements, please refer to the ACI Marine Client Document.

REFERENCES

ISSUING OFFICE –

Commercial Border Policy Division
Carrier and Cargo Programs

HEADQUARTERS FILE –

7685-1

LEGISLATIVE REFERENCES –

Customs Act, Reporting of Imported Goods Regulations, Reporting of Exported Goods Regulations, Transportation of goods regulations, Customs Tariff, Canada Shipping Act, Coastal Fisheries Protection Act, Quarantine Act, Health of Animals Act, Health of Animals Regulations Part IV, Section 47, International Waste Policy, Plant Protection Act, Plant Protection Regulations, CFIA Directive D98-08

OTHER REFERENCES –

D2-3-7, D3-1-1, D3-1-8, D3-4-2, D3-5-2, D4-2-1, D8 series, D17-1-5, D22-1-1, Advance Commercial Information Marine Client Document

SUPERSEDED MEMORANDA "D" –

D3-5-1, February 11, 1998

Services provided by the Canada Border Services Agency are available in both official languages.

Printed in Canada

RÉFÉRENCES

BUREAU DE DIFFUSION –

Division de la politique frontalière du secteur commercial
Programmes des transporteurs et du fret

DOSSIER DE L'ADMINISTRATION CENTRALE –

7685-1

RÉFÉRENCES LÉGALES –

Loi sur les douanes, Règlement sur la déclaration des marchandises importées, Règlement sur la déclaration des marchandises exportées, Règlement sur le transit des marchandises, Tarif des douanes, Loi sur la marine marchande du Canada, Loi sur la protection des pêcheries côtières, Loi sur la quarantaine, Loi sur la santé des animaux, Règlement sur la santé des animaux, Politique sur les déchets internationaux, Loi sur la protection des végétaux, Règlement sur la protection des végétaux, Directives D98-08 de l'ACIA

AUTRES RÉFÉRENCES –

D2-3-7, D3-1-1, D3-1-8, D3-4-2, D3-5-2, D4-2-1, série D8, D17-1-5, D22-1-1, Information préalable sur les expéditions commerciales – Document du client maritime

CECI ANNULE LES MÉMORANDUMS « D » –

D3-5-1, 11 février 1998

Les services fournis par l'Agence des services frontaliers du Canada sont offerts dans les deux langues officielles.

Imprimé au Canada

Code du pays	Le code ISO de 2 ou 3 caractères alphanumériques désignant le pays	M
PORT OU GARE MARITIME		
Code de fonction – Port ou gare maritime	Le code indiquant la fonction du port ou de la gare maritime en ce qui a trait à l'expédition	M
Nom du port	Le code « UN/LOCODE » sera utilisé pour le nom du port. Cet élément sera rempli un maximum de 5 fois et représentera jusqu'aux 10 derniers ports d'escale au cours d'un voyage particulier	M
Nom de la gare maritime	Texte libre pour indiquer le nom de la gare maritime	C
Nom de la gare maritime	Numéro d'identification du quai	O
REMARQUES (K1)		
Texte libre	Indiquer si le navire est affrété ou non, le type d'affrètement, p. ex. V = voyage; T = temps, N = non affrété	O
Texte libre	Indiquer si le navire participe à des opérations spécialisées telles que des opérations de forage, de dragage, de brise-glace, etc.	O
DÉTAILS SUR LES CONTENEURS		
Nombre de conteneurs	Le nombre total de conteneurs maritimes à bord du navire	M
Code de type d'équipement	Le code d'identification du type d'équipement, p. ex. 20L = conteneur de 20 pieds chargé	M

M = Obligatoire
C = Conditionnel
O = Optionnel

Pour une liste détaillée des éléments de données requis, veuillez consulter le document : Information préalable sur les expéditions commerciales – Document du client.

Code d'unité de poids	L'unité de poids utilisée pour mesurer le poids de la cargaison	M
Poids – Poids en lourd d'été	Le poids en tonnes métriques de la cargaison, du carburant, des passagers et de l'équipage transportés par un navire lorsqu'il est chargé à sa ligne de charge maximale d'été	M
Code d'unité de poids	L'unité de poids utilisée pour mesurer le poids en lourd d'été	M
Nom – Personne en charge du moyen de transport	Le nom du capitaine du navire pour un voyage particulier	M
Longueur	La longueur hors tout du navire	M
Code de l'unité de mesure de la longueur	L'unité de mesure utilisée pour indiquer la longueur du navire	M
Quantité – Équipage	Le nombre de membres d'équipage à bord du navire, y compris le capitaine	M
Quantité – Passagers	Le nombre de passagers inscrits comme voyageant à bord du navire; ne pas inclure l'équipage et le capitaine dans ce total	M
HORAIRE DU NAVIRE		
Dernier port de chargement (entrée et en transit)	Cet élément indiquera au moyen du code « UN/LOCODE » le dernier port de chargement où le navire s'est arrêté avant d'atteindre l'Amérique du Nord	M
Prochain port d'arrivée étranger (sortie)	Cet élément indiquera au moyen du code « UN/LOCODE » le premier port auquel le navire se rendra après son départ du Canada	M
Date	La date de départ du navire	M
Port d'arrivée canadien (entrée et en transit)	Le port canadien où le navire accostera d'abord au Canada	M
Port de départ canadien (sortie)	Le port canadien où le navire est accosté et d'où il partira pour une destination à l'étranger	M
RÉFÉRENCE DE LA DATE ET DE L'HEURE		
Code de référence de la date et de l'heure	Le code précisant le type de date ou d'heure ou à la fois la date et l'heure	M
Date et heure (entrée et en transit)	La date et l'heure prévues d'arrivée	M
Date et heure (sortie)	La date et l'heure réelles du départ	M
Date d'enregistrement	La date d'enregistrement pour la déclaration d'entrée et de sortie du navire	M
PARTENAIRES DE LA CHAÎNE COMMERCIALE		
Code d'identification de l'entité	Le code de deux lettres identifiant le partenaire de la chaîne commerciale; p. ex. SS = navire à vapeur, OV = propriétaire du navire; AG = agent ou mandataire; CA = transporteur	M
Nom		M
Qualificatif du code d'identification	Utilisé de paire avec le code d'identité du partenaire du consortium	C
Code d'identification	Le code de transporteur des douanes canadiennes pour désigner les partenaires de consortium	C
PARTENAIRES DE LA CHAÎNE COMMERCIALE		
Information sur l'adresse 1	Précisions sur l'adresse du partenaire de la chaîne commerciale	M
Information sur l'adresse 2 (numéro de téléphone)	Le numéro de téléphone du partenaire de la chaîne commerciale	C
PARTENAIRES DE LA CHAÎNE COMMERCIALE		
Nom de la ville	Texte libre pour indiquer le nom de la ville	M
Code de l'État ou de la province	Le code de deux lettres identifiant la province ou l'État	C
Code postal	Le code postal officiel de l'adresse	C

ANNEXE

INFORMATION PRÉALABLE SUR LES EXPÉDITIONS COMMERCIALES DU MOYEN DE TRASPORT A6 ÉLECTRONIQUE – DONNÉES REQUISES

DONNÉES REQUISES	DÉFINITION	CONDITION
Code du type d'application	Le code numérique indiquant l'entrée, la sortie ou le mouvement en transit d'un navire	M
IDENTIFICATION DE LA RÉFÉRENCE		
Code du transporteur	Le code attribué au transporteur par les douanes canadiennes	M
Numéro de déclaration	Le numéro unique pour au moins trois ans attribué par le transporteur pour désigner une déclaration A6	M
Certificat de sécurité du navire	Indicateur (M), numéro du document s'il est disponible Canada et date d'expiration (M)	M
Certificat de radio de sécurité	Indicateur (M), numéro du document s'il est disponible Canada et date d'expiration (M)	M
Certificat du matériel de sécurité	Indicateur (M), numéro du document s'il est disponible Canada et date d'expiration (M)	M
Certificat de la ligne de charge	Indicateur (M), numéro du document s'il est disponible Canada et date d'expiration (M)	M
Certificat de dératisation	Indicateur (M), numéro du document s'il est disponible Canada et date d'expiration (M)	M
Certificat maritime de déclaration sanitaire	Indicateur (M), numéro du document s'il est disponible Canada et date d'expiration (M)	M
Certificat de responsabilité civile du carburant	Indicateur (M), numéro du document s'il est disponible Canada et date d'expiration (M)	M
IDENTIFICATION DU NAVIRE		
Code du navire	Le numéro de Lloyd's ou le numéro de l'OMI	M
Nom du navire	Le nom du navire tel qu'il figure dans le registre des navires de Lloyd's	M
Code du pays	Le code identifiant le pays dans lequel le navire est immatriculé	M
Numéro du voyage	Le numéro qui désigne le voyage particulier que fait la cargaison	M
Code du genre de navire	Code pour déterminer le type de navire, p. ex. BD = vrac sec, GC = marchandises diverses, etc.	M
INFORMATION SUR LE NAVIRE		
Identificateur	L'endroit où le navire est immatriculé	M
Identification de la référence	Le numéro d'immatriculation attribué au navire au lieu d'enregistrement	M
Poids – Tonnage du navire	La capacité utile d'un navire, mesurée en tonnes et déterminée conformément à la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires	M
Code d'unité de poids	L'unité de poids utilisée pour mesurer le tonnage net du navire	M
Poids – Tonnage brut enregistré	Le tonnage brut du navire déterminé conformément à la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires	M
Code d'unité de poids	L'unité de poids utilisée pour mesurer le tonnage brut	M
Poids – Cargaison conteneurisée chargée ou déchargée au port	Poids net de la cargaison conteneurisée du navire	M
Code d'unité de poids	L'unité de poids utilisée pour mesurer le poids de la cargaison	M
Poids de la cargaison non conteneurisée chargée ou déchargée au port	Poids net de la cargaison du navire non conteneurisée	M

136. Dans certaines situations, le défaut de se conformer aux exigences de l'ASFC défini dans la *Loi sur les douanes* peut entraîner la saisie ou la confiscation des marchandises ou du moyen de transport et, des accusations pourraient être portées au criminel.

RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES

137. Prière de faire parvenir toute correspondance à l'adresse suivante :

Programmes visant les transporteurs et le fret
Division de la politique frontalière commerciale
Direction générale de l'admissibilité
Agence des services frontaliers du Canada
150, rue Isabella, 4e étage
Ottawa (Ontario) K1A 0L8

Télécopieur : 613-957-9717

123. Si le navire transporte du fret supplémentaire devant être livré à un autre port desservi par l'ASFC, des déclarations à l'égard du fret supplémentaire doivent être présentées au port desservi par l'ASFC où les marchandises doivent être déchargées.

124. Un navire sur lest (vide) peut se rendre directement à un port non desservi par l'ASFC pour charger des marchandises aux fins d'exportation. La déclaration d'entrée doit être remise ou envoyée par télécopieur au bureau de l'ASFC le plus près.

125. Lorsqu'un navire sur lest présente une déclaration d'entrée à un port desservi par l'ASFC, en route vers un port non desservi par l'ASFC, la présence d'un agent des services frontaliers n'est pas requise au port non desservi par l'ASFC. À sa discrétion, il se peut que l'ASFC soit présente pour faire le dédouanement sur place.

126. Lorsque le dédouanement du navire doit être effectué pour lui permettre de se rendre au prochain port d'escale desservi par l'ASFC ou directement à l'étranger, selon le cas, et lorsque cette procédure a lieu dans le port desservi par l'ASFC, la documentation doit indiquer qu'un tel dédouanement a été effectué par l'intermédiaire du port non desservi par l'ASFC.

DÉCHETS INTERNATIONNAUX

127. Les déchets internationaux se réfèrent aux ordures de bateau qui renferment ou que l'on soupçonne de renfermer, un produit ou sous-produit animal provenant d'aliments apportés à bord ou résultant du transport d'animaux dans un bateau. Les règlements relatifs aux déchets internationaux s'appliquent aux déchets qui proviennent de tous les pays autres que la partie continentale des États-Unis. De plus, l'entrée au Canada de certains fruits, légumes et autres produits des plantes de tous les pays, incluant les États-Unis, est prohibée en vertu de la *Loi sur la protection des végétaux* et ses règlements et la disposition de ces produits doit être faite comme celle des déchets internationaux.

128. Tous les déchets internationaux doivent être sécurisés dans des récipients dont le dessus, les côtés et les fonds empêchent l'évasion des solides et des liquides, avec un couvercle étanche pour réduire les fuites et pour empêcher l'exposition à la faune, à la vermine et aux oiseaux. Les déchets internationaux ne peuvent être déchargés au Canada sans permission d'un agent des services frontaliers.

129. Tous les navires seront présumés transporteurs de déchets internationaux avant leur arrivée au Canada et ces déchets pourraient être assujettis à une inspection par les agents des services frontaliers. Les déchets internationaux peuvent seulement être déchargés du navire avec la permission d'un agent des services frontaliers et seulement là où des routes approuvées par l'ACIA et où des installations d'élimination existent. S'il n'y a pas d'installations d'élimination au point d'entrée, les déchets internationaux doivent être contenus en milieu fermé de façon sécuritaire et rester à bord du navire.

MATÉRIAUX D'EMBALLAGE EN BOIS

130. Le bois d'arrimage ou le bois de calage se réfère au bois qui est transporté sur un navire et utilisé afin de caler ou soutenir une marchandise, mais qui ne reste pas associé à la marchandise. Les matériaux d'emballage en bois se réfèrent au bois ou produit du bois utilisé pour soutenir, protéger ou contenir une marchandise y compris le bois de calage.

131. Tous les matériaux d'emballage en bois qui sont non-conformes, y compris le bois d'arrimage, les palettes ou le bois de caisse, doivent être scellés à bord du navire et ne pas être déchargés au Canada sans la permission d'un agent des services frontaliers.

132. Les navires qui transportent des matériaux d'emballage en bois, incluant le bois d'arrimage, les palettes ou du bois de caisse fait à partir de bois brut, doivent avoir la permission de l'agent des services frontalier avant de décharger ces matériaux du navire. Les matériaux d'emballage en bois, le bois d'arrimage, les palettes et le bois de caisse peuvent être retenus à leur entrée au Canada à moins que le bois soit conforme aux exigences établies dans la NIMP n° 15 *Directives pour la réglementation des matériaux d'emballage en bois utilisés dans le commerce* ou à moins que les matériaux d'emballage en bois proviennent de la partie continentale des États-Unis.

133. Les matériaux d'emballage en bois qui sont non-conformes, incluant le bois d'arrimage, les palettes ou le bois de caisse peuvent seulement être déchargés du navire avec la permission d'un agent des services frontaliers et seulement là où un établissement d'élimination ou de transformation approuvée par l'ACIA existe. S'il n'existe aucune installation approuvée par l'ACIA au point d'entrée, tous les matériaux d'emballage en bois, incluant le bois d'arrimage, les palettes ou le bois de caisse doivent être contenus de façon sécuritaire à bord du navire et y rester.

RENSEIGNEMENTS SUR LES PÉNALITÉS

134. Pour de plus amples renseignements sur les pénalités administratives, veuillez consulter le Mémorandum D22-1-1, *Régime de sanctions administratives pécuniaires (RSAP)*. On peut également trouver plus d'informations sur le RSAP à l'adresse Internet de l'ASFC au : **www.asfc.gc.ca**.

135. D'autres sanctions administratives, telles que la révocation des privilèges des programmes ou l'imposition de pénalités par d'autres ministères, peuvent également s'appliquer.

de le faire. En attendant un avis des services de santé annulant l'alerte médicale, l'agent des services frontaliers doit, avec l'aide du corps de police local ou de la Gendarmerie Royale du Canada (GRC), selon ce qu'il estime approprié, tenter de maintenir le navire dans un milieu stérile. Pour en savoir plus à ce sujet, prière de consulter la nouvelle *Loi sur la quarantaine*.

110. S'il arrive que l'ASFC est avisée d'un décès ou d'une blessure grave qui s'est produit à bord d'un navire arrivant au Canada, l'agent des services frontaliers en informe rapidement les services de police et de santé appropriés, autorise leur montée à bord le plus tôt possible et tente de les aider à mener leur enquête et à les aider à évacuer les personnes blessées ou décédées. Toutefois, il incombe à l'agent des services frontaliers de garder le contrôle de la situation et de veiller à ce que les formalités de l'ASFC soient remplies, même si elles sont quelque peu retardées.

111. L'agent des services frontaliers vérifie ensuite si le navire respecte les dispositions de la *Loi sur la marine marchande du Canada* quant à l'immatriculation, à la sécurité et aux certificats de l'équipage. À cette fin, l'inspecteur s'assurera que les documents suivants sont à bord et valides :

a) certificat d'immatriculation;

b) certificat de sécurité pour navire à passagers;

c) certificat de sécurité pour navire de charge (500 tonnes ou plus);

d) certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge;

e) certificat de sécurité radiotélégraphique pour navire de charge ou certificat de sécurité radiotéléphonique pour navire de charge (moins de 1600 tonnes);

f) certificat de franc-bord;

g) certificat de capacité pour officiers;

h) certificat d'assurance ou autre garantie financière.

112. Lorsqu'il est établi qu'un certificat n'est pas fourni, qu'il est périmé ou risque de le devenir avant la date de départ prévue du navire, il faut en informer le capitaine et lui signaler que la permission de quitter le port ne sera pas accordée tant qu'un certificat valable n'aura pas été présenté. Une note à cet effet est inscrite au recto du formulaire A6 et une déclaration est présentée au bureau de la sécurité des navires le plus proche. Les mesures opérationnelles appropriées sont prises afin de veiller à ce que cette permission ne soit pas accordée aussi longtemps que la condition susmentionnée n'aura pas été remplie.

113. C'est à ce moment (lorsqu'un certificat valable est présenté) que l'ASFC remplit les fonctions du capitaine marchand, aux endroits où il a la permission de le faire.

114. L'ASFC doit être avisé lorsque des animaux embarqués sur le navire descendent à terre. L'ASFC avise à son tour le Programme national de la santé des animaux de l'Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA). La permission de débarquer les animaux est accordée lorsque l'ACIA envoie une autorisation à cet effet et que tous les certificats de santé des animaux requis ont été présentés et sont valables.

TRAFIC SUR LA VOIE MARITIME

115. Dans des circonstances normales, les navires qui se dirigent vers des ports situés à l'ouest de Montréal ne sont pas arraisonnés et plombés à Montréal et aucune déclaration de passage (entrée/sortie) n'est présentée à ce port, à moins que des marchandises ne soient chargées ou déchargées à Montréal, que des personnes ne montent à bord ou ne descendent dans cette ville, ou que le navire demeure au port pendant plus de 48 heures.

116. Pour les navires participant au programme de l'IPEC, Montréal sera considéré le PPA et les rapports sur les moyens de transport électroniques seront transmis à ce port.

117. Les formulaires d'immigration sont présentés au PPA et les passagers seront contrôlés.

118. Les exigences du Programme national de la santé des animaux de l'ACIA s'appliquent à Montréal.

119. Les bagages des passagers sont examinés au PPA.

120. L'ASFC se réserve le droit de faire accoster tout navire au chenal afin de monter à bord et compléter les formalités douanières, incluant l'inspection des effets personnels des membres d'équipage, l'interrogation des membres d'équipage et l'inspection des documents tel que stipulé dans la *Loi sur les douanes* et ses règlements.

CHARGEMENT OU DÉCHARGEMENT DU FRET À DES PORTS NON DESSERVIS PAR L'ASFC

121. Un navire de commerce international transportant du fret devant être déchargé à un endroit où il n'y a pas de bureau de l'ASFC doit d'abord se rapporter à un port desservi par l'ASFC et y soumettre la déclaration d'entrée, en conformité avec les dispositions de la *Loi sur les douanes* et des règlements connexes. Des déclarations doivent être présentées au bureau de l'ASFC le plus proche à l'égard des marchandises à bord devant être déchargées au port non desservi par l'ASFC et, à la discrétion du chef des opérations du bureau local de l'ASFC, un agent des services frontaliers sera de service à cet endroit pendant le déchargement du fret.

122. L'ASFC peut accorder la permission aux navires de décharger ou de charger du fret dans des ports non desservis par l'Agence, sous réserve des dispositions du *Règlement sur les services spéciaux*. Voir le Mémorandum D1-2-1, *Services spéciaux*.

EXIGENCES RELATIVES AU DÉDOUANEMENT DE NAVIRES – GÉNÉRAL

97. Tous les navires en service commercial international exemptés des exigences de l'IPEC qui arrivent au Canada doivent communiquer directement et sans délai avec le bureau de l'ASFC désigné aux fins du dédouanement des navires. La trousse complète de déclaration d'entrée comprend : le formulaire E1, *Déclaration de provisions de bord*; le formulaire IMM200, *Liste de l'équipage*; le formulaire Y14, *Déclaration des effets de l'équipage*. La trousse doit être remise à l'ASFC avant que quiconque puisse débarquer du navire ou y embarquer ou que du fret en soit déchargé.

98. Une Déclaration Générale A6 doit être soumise pour les navires exemptés du programme de l'IPEC.

99. Un agent des services frontaliers doit apposer le timbre dateur sur tous les exemplaires du formulaire A6 et les signer. La présence de la signature de l'ASFC et du timbre dateur sur le formulaire A6 indique seulement que la déclaration d'entrée a été acceptée et on ne doit pas considérer que les renseignements contenus sur le formulaire sont validés. Une copie doit être gardée par le transporteur en tant que preuve de déclaration.

100. Le fret ne peut être déchargé qu'avec la permission de l'ASFC, ce qui est indiqué par la signature de l'agent des services frontaliers et la présence d'un timbre dateur sur le formulaire A6.

101. Dès que le formulaire A6 est numéroté (s'il y a lieu), estampillé et signé par un agent des services frontaliers, les exemplaires doivent être distribués de la façon suivante :

a) un exemplaire, avec pièces jointes, est conservé par l'ASFC;

b) un exemplaire, avec pièces jointes, est envoyé à Statistique Canada;

c) un exemplaire est renvoyé par télécopieur au navire ou à l'agent maritime pour présentation au maître de port

102. Les dispositions visant à déclarer et à dédouaner un navire en service commercial international peuvent être prises à l'avance avec le bureau local de l'ASFC, par l'agent maritime ou le capitaine du navire.

103. Il incombe au capitaine de veiller à ce qu'aucune marchandise ne soit déchargée, à ce qu'aucune personne, à l'exception d'un pilote, d'un médecin conseil en santé publique ou d'un agent détenant temporairement le pouvoir de le faire, ne puisse monter à bord du navire et à ce que personne ne puisse le quitter avant que toutes les formalités de l'ASFC n'aient été remplies.

104. Avec le consentement préalable de l'ASFC, des agents d'autres ministères, des subrécargues ou des agents maritimes peuvent accompagner les agents des services frontaliers pour effectuer leur travail administratif ou leurs affaires commerciales, pourvu que cela ne perturbe pas les procédures de l'ASFC qui ont préséance sur toutes les autres.

105. Toute personne autorisée par l'ASFC à monter à bord d'un navire en provenance de l'étranger à l'égard duquel aucune déclaration d'entrée n'a été remise doit se présenter à l'ASFC et faire inscrire les articles tels que les appareils photos, les ordinateurs portatifs, etc., sur un formulaire Y38, *Description d'articles exportés temporairement*. Lorsque ces personnes quittent le navire, il faut comparer ce qu'elles transportent avec ce qui a été déclaré sur le formulaire Y38 et s'assurer qu'elles n'ont pas en leur possession de marchandises sur lesquelles les droits n'ont pas été acquittés. Le formulaire Y38 doit être rempli par l'agent des services frontaliers avant que les articles soit exportés.

106. Quand un navire arrive d'un port étranger et doit jeter l'ancre dans le port ou le chenal en raison de circonstances particulières, un agent des services frontaliers peut se rendre à bord pour recevoir la liste des provisions de bord et la déclaration de l'équipage, ainsi que pour plomber les provisions de bord, seulement si toutes les exigences d'ordre médical et sécuritaire sont remplies et si la direction locale juge que ces démarches sont sécuritaires. Il faut avertir le capitaine ou l'agent maritime que l'abord du navire ne constitue alors qu'une opération préliminaire qui permettra de remplir les formalités d'usage sans retard inutile, et que cela ne remplace aucunement la déclaration officielle ou les procédures habituelles de dédouanement de l'ASFC. La déclaration d'entrée officielle peut, lorsque c'est possible, être effectuée à ce moment. Si le navire arrive après les heures de service, le capitaine ou l'agent maritime peut présenter la déclaration d'entrée le lendemain.

107. Les agents des services frontaliers ne montent à bord ni ne débarquent d'un navire qui se trouve dans les écluses d'un canal que si celui-ci est complètement arrêté, ancré et bien attaché au mur du canal. Un agent ne doit en aucun cas monter à bord d'un tel navire autrement qu'au moyen d'une passerelle bien fixée. De la même façon, personne ne doit monter à bord ou descendre d'un navire qui se trouve dans un chenal à moins que le navire ne soit arrêté et ancré. Des échelles de corde solidement attachées ne seront utilisées qu'en l'absence totale d'autres moyens pratiques.

108. Lorsque le dédouanement est effectué alors que le navire se trouve dans le chenal, l'utilisation des bateaux-taxis doit se faire aux frais de l'exploitant. L'ASFC défraie les coûts occasionnés par ces taxis seulement lorsque le navire est abordé à des fins d'exécution.

109. Lorsqu'un navire sur lequel est hissé un drapeau de quarantaine jaune (maladie contagieuse) arrive au Canada, l'agent des services frontaliers ne remplit pas les formalités de dédouanement habituelles avant que les services de santé appropriés ne l'aient informé qu'il n'y a plus aucun danger

YACHTS

85. Les yachts sont des moyens de transport non commerciaux et entrent dans la catégorie des petits navires de croisière. Pour en savoir plus sur la déclaration des petits navires de croisière, veuillez consulter le Mémorandum D2-3-7, *Traitement des navires de croisière.*

MATÉRIEL D'ARRIMAGE

86. Tous les navires, quel que soit leur pays d'immatriculation, qui se livrent exclusivement au commerce international peuvent transporter du matériel d'arrimage d'un port à l'autre au Canada, pourvu que le matériel soit importé temporairement et soit utilisé uniquement pour le chargement, le déchargement et la manutention du fret.

NAVIGATION CÔTIÈRE

87. Les navires en service commercial international peuvent débarquer et prendre du fret en plus d'un endroit au Canada, pourvu qu'ils remplissent toutes les conditions suivantes :

a) le navire a été dédouané par l'ASFC au moment de son arrivée initiale au Canada;

b) tous les membres d'équipage débarqués ou tout le fret déchargé venaient de l'extérieur du Canada;

c) tous les membres d'équipage montés à bord ou tout le fret chargé se dirigent vers un ou des points à l'extérieur du Canada.

88. Lorsque des navires effectuent des déplacements tels que décrits au paragraphe précédent, on dit qu'ils font de la « navigation côtière ». Ils sont alors assujettis au contrôle de l'ASFC. Il est à remarquer que cette appellation est différente du terme « cabotage », lequel réfère au transport de marchandises ou de personnes entre des points situés au Canada. Pour de plus amples renseignements sur le traitement des passagers en navigation côtière, prière de consulter le Mémorandum D2-3-7, *Traitement des navires de croisière.*

89. Les navires qui font de la navigation côtière, chargés ou sur lest, demeurent assujettis au contrôle de l'ASFC et doivent être déclarés à l'Agence à chaque point d'arrivée et de départ. Lorsque le séjour dans le port est de courte durée, une déclaration d'entrée et de sortie combinée au formulaire A6 peut être acceptée. Les procédures normales de déclaration du fret s'appliquent.

90. Les navires qui font de la navigation côtière ne peuvent pas effectuer la décharge de déchets internationaux ou de matériaux d'emballage en bois non-conformes, incluant le bois d'arrimage, les palettes ou le bois de caisse sans la permission d'un agent des services frontaliers. La permission de décharger les déchets internationaux et les matériaux d'emballage en bois non-conformes sera accordée seulement s'il existe des établissements approuvés par l'ACIA pour la décharge de telles marchandises.

91. L'agent des services frontaliers qui monte à bord d'un navire faisant de la navigation côtière doit vérifier les plombs des provisions sous douane et les remplacer au besoin. (Les plombs des navires faisant de la navigation côtière qui ont transité par des eaux internationales peuvent être brisés.) En outre, l'agent apportera les modifications requises à la liste de l'équipage et permettra, s'il y a lieu, une distribution des provisions sous douane. Les certificats de sécurité sont aussi vérifiés avant qu'une déclaration de sortie ne soit acceptée.

92. Bien que les passagers et les membres de l'équipage aient le droit de recevoir des invités à bord du navire alors qu'il se trouve dans le port, la présence de ces personnes doit être signalée à l'ASFC avant leur embarquement. Les visiteurs doivent être informés que toute marchandise retirée du navire peut être assujettie à des droits de douane. Ces personnes ou les articles qui sont en leur possession peuvent être fouillés lorsqu'il existe des motifs raisonnables et probables de croire que le visiteur possède des marchandises imposables non déclarées. Pour en savoir plus à ce sujet, prière de consulter le Mémorandum D2-3-7, *Traitement des navires de croisière.*

93. Il arrive que différents groupes, tels que des associations d'agents de voyage ou des représentants de sociétés, demandent à voyager entre des ports situés au Canada sur des navires qui font de la navigation côtière. Toutes ces demandes doivent être acheminées aux Programmes des transporteurs et du fret.

94. Lorsque l'autorisation est accordée, les parties intéressées seront avisées qu'elles seront soumises à un examen douanier au moment de leur débarquement. Les Programmes des transporteurs et du fret donneront une autorisation par écrit au demandeur. Des copies seront aussi fournies à tous les bureaux régionaux appropriés.

95. Les déclarations de sortie des navires qui font de la navigation côtière doivent être présentées à l'ASFC suffisamment à l'avance pour permettre de remplir les formalités d'examen avant le départ du navire. L'ASFC ne peut être tenue responsable des retards occasionnés par une déclaration de sortie tardive de la société maritime ou de son agent, ou par une non-observation des exigences législatives. Pour de plus amples renseignements sur la déclaration de sortie, prière de consulter le Mémorandum D3-1-8, *Transport du fret – Exportations.*

96. L'ASFC peut refuser qu'un navire quitte le port lorsqu'il est établi que ce dernier ne respecte pas la législation canadienne ou que des honoraires, des droits ou des amendes dus à la Couronne n'ont pas été payés. Tous les coûts occasionnés par ces retards devront être défrayés par l'exploitant du navire.

qui reçoit les marchandises transporte le fret à l'extérieur du Canada aux fins d'exportation.

71. Pêches et Océans Canada a repéré plusieurs points de transbordement dans les limites de la mer territoriale où les navires du programme des pêcheries peuvent se rencontrer, avec l'accord préalable du bureau de l'ASFC le plus proche, aux fins du transfert de l'équipage, des provisions ou du poisson et des produits de la pêche. En raison de préoccupations environnementales, le transfert de carburant entre des navires du programme des pêcheries est interdit dans les limites de la mer territoriale.

72. Les pièces de rechange et le carburant devant être utilisés au Canada sont assujettis aux dispositions du *Tarif des douanes* et de la *Loi sur la taxe d'accise*.

73. Les navires du programme des pêcheries provenant d'un port étranger qui entrent au Canada dans le but de se rendre à un point de transbordement doivent satisfaire à toutes les exigences décrites au paragraphe 97.

Marchandises canadiennes de retour

74. Si le navire transporte uniquement des marchandises canadiennes de retour, il n'est pas nécessaire de présenter une déclaration du moyen de transport de l'IPEC. Il faut alors plutôt remettre un formulaire A6 papier à l'ASFC.

75. Si, en plus de marchandises canadiennes retournées, le navire transporte des marchandises chargées en provenance de l'étranger l'étranger, le transporteur doit fournir une déclaration du moyen de transport de l'IPEC et indiquer dans cette déclaration le poids total des marchandises, y compris des marchandises canadiennes retournées.

Traversiers

76. Les navires, péniches, chalands et bâtiments semblables, automoteurs ou remorques, employés exclusivement ou principalement pour le transport de véhicules et de passagers dans les eaux internationales doivent être classés parmi les traversiers.

77. Les traversiers qui font de la navigation internationale doivent présenter à l'ASFC une déclaration d'entrée et une déclaration de sortie sur le formulaire A6, *Déclaration générale*, à la fin de la journée. Pour de plus amples renseignements sur la déclaration de sortie, veuillez consulter le Mémorandum D3-1-8, *Transport du fret – Exportations*. Chaque déclaration doit préciser le nombre de voyages accomplis au cours de la journée et le nombre total de passagers transportés. Un registre détaillé des automobiles de tourisme, des camions, etc. n'est pas nécessaire, mais le total des véhicules de chaque catégorie doit être indiqué pour chaque voyage.

REMORQUEURS ET BARGES

78. Les remorqueurs et les barges vides ou ayant un train de remorque ou du fret sont assujettis aux mêmes exigences, notamment en matière d'immatriculation et d'octroi de permis, que les autres navires qui suivent des itinéraires semblables. Les remorqueurs et les barges sont tous deux considérés comme des moyens de transport. Une déclaration du moyen de transport de l'IPEC doit être présentée pour chaque remorqueur ou chaland dans les délais prescrits aux paragraphes 24 à 30 de ce mémorandum. Pour connaître les exigences en matière de déclaration de fret sur les remorqueurs et barges et les exigences de l'IPEC sur ceux-ci, veuillez consulter le Mémorandum D3-5-2, *Transport du fret maritime – Importations*.

79. **Remorqueur halant une ou plusieurs barges transportant du fret.** Un rapport du moyen de transport A6 est transmis par voie électronique pour le remorqueur. Un rapport du moyen de transport A6 est également produit pour chaque barge. Le numéro de voyage du remorqueur, des barges et du fret doit être le même. Le nombre de membres de l'équipage doit être inscrit sur le rapport du moyen de transport A6 du remorqueur. Le champ pour les membres d'équipage sur chaque rapport pour les barges est laissé vide.

80. **Remorqueur halant une ou plusieurs barges ne transportant pas de fret.** Si les barges tirées par le remorqueur ne transportent aucun fret, il n'est pas nécessaire de produire un rapport sur le moyen de transport du programme de l'IPEC. La déclaration est faite sur un formulaire A6 papier.

81. **Remorqueur halant des barges chargées et vides.** Un rapport sur le moyen de transport A6 doit être transmis électroniquement pour chaque barge et pour le remorqueur. Le numéro de voyage doit être le même pour le remorqueur, les barges et le fret. Le nombre de membres d'équipage doit être indiqué sur le rapport du remorqueur. Le champ pour les membres d'équipage sur chaque rapport pour les barges est laissé vide.

82. **Barges autopropulsées.** Un rapport sur le moyen de transport A6 doit être transmis électroniquement pour chaque barge. S'il y a plus d'une barge, le même numéro de voyage doit figurer sur les rapports sur le fret et du moyen de transport. S'il y a plus d'une barge, le nombre de membres d'équipage doit être signalé sur les déclarations de moyen de transport uniquement. Le champ est laissé vide pour les autres rapports de moyen de transport.

83. **Remorqueur transportant des marchandises qui ne sont pas sur une barge.** Un rapport sur le moyen de transport A6 est envoyé électroniquement pour le remorqueur.

84. **Remorqueur sur lest (vide) ne halant pas de barge.** Le rapport sur le moyen de transport du programme de l'IPEC n'est pas nécessaire. Le rapport est fait sur papier et non électroniquement.

58. Les navires du gouvernement doivent satisfaire aux exigences de la *Loi sur la marine marchande du Canada* en ce qui concerne le certificat d'inspection de sécurité et le certificat de capacité.

59. Les navires de la Garde côtière canadienne en partance pour un voyage dans l'Arctique ont le droit d'emporter des provisions de bord conformément à l'annexe du *Règlement sur les provisions de bord*. Les navires immatriculés au Canada et exploités par le gouvernement du Canada en vue de rassembler des données scientifiques en haute mer, y compris les navires météorologiques, de recherche et patrouilleurs des pêcheries, ont également droit à des provisions de bord.

60. Les membres d'équipage d'un navire revenant d'un port étranger sont tenus de faire une déclaration. Les membres d'équipage bénéficient des exemptions personnelles accordées par la position 98.04.

Pêche et océans

61. L'ASFC collabore avec le ministère des Pêches et des Océans de la région de l'Atlantique à la gestion des programmes qui relèvent de la *Loi sur la protection des pêcheries côtières*. En vertu de ces programmes, les navires de pêche des pays désignés sous le nom de « bâtiments du programme des pêcheries » sont autorisés à pénétrer dans les eaux des pêcheries canadiennes dans le but d'obtenir du poisson et des produits de la pêche canadiens. Le rôle de l'ASFC, en vertu de ces programmes, est de faciliter les déplacements d'entrée et de sortie des navires du programme des pêcheries tout en répondant aux exigences de la *Loi sur les douanes* et des lois des autres ministères clients.

62. Afin de venir en aide à l'ASFC, Pêches et Océans Canada a convenu de fournir un rapport relativement de tous les navires de pêche étrangers autorisés à prendre part aux programmes relevant de la *Loi sur la protection des pêcheries côtières*. Pour tout renseignement relatif au statut d'un navires de pêche particulier, prière de s'adresser à :

Agence des services frontaliers du Canada
Services à la clientèle des douanes
1969, rue Upper Water
Purdy's Tower 2, 5e étage
Halifax (Nouvelle-Écosse) B3J 3R7

63. Les responsables des navires du programme des pêcheries doivent effectuer une déclaration d'entrée au bureau de l'ASFC le plus proche avant de commencer les activités de pêche pour lesquelles ils détiennent un permis de Pêches et Océans Canada. Un navire du programme des pêcheries exploité à l'extérieur de la mer territoriale, et qui se rend à l'extérieur du Canada, est autorisé à avoir des provisions de bord comme un navire de pêche déclaré qui se rend à l'extérieur du Canada. Pour en savoir plus à ce sujet, prière de consulter le Mémorandum D4-2-0, *Règlement sur les provisions de bord*. Les navires du programme des pêcheries exploités dans les limites de la mer territoriale ne sont pas autorisés à prendre des provisions de bord.

64. Les navires du programme des pêcheries exploités sans provisions sous douane obtiendront un congé saisonnier à la suite de leur première déclaration de sortie. Ce congé demeurera valide durant toute la saison, ce qui permettra aux navires d'avoir accès même aux ports n'offrant pas de services de l'ASFC.

65. Les navires du programme des pêcheries exploités avec des provisions sous douane verront leurs provisions scellées durant leur séjour dans le port ou lorsqu'ils seront exploités dans la mer territoriale. Les membres de l'équipage seront autorisés à posséder la même quantité d'alcool et de produits du tabac que tous les visiteurs, telle qu'indiquée dans le Mémorandum D2-1-1, *Importation temporaire de bagages et de moyens de transport par les non-résidents*. Les navires du programme des pêcheries qui quittent le Canada avec des provisions sous douane doivent, à leur retour, pénétrer dans un port possédant un service de l'ASFC.

66. Les navires du programme des pêcheries déchargeant du poisson et des produits de la pêche au Canada doivent remettre une déclaration de fret A6A à l'ASFC. Pour plus de renseignements sur le formulaire A6A, veuillez vous référer au D3-5-2, *Transport du fret maritime – Importations*.

67. L'ASFC doit être informée lorsqu'un changement dans l'équipage se produit. Le capitaine du navire a la responsabilité de veiller à ce qu'un rapport soit fait à l'ASFC sur tous les membres de l'équipage qui sont débarqués en raison de traitement médical ou de repos de l'équipage.

68. Les navires du programme des pêcheries bénéficiant d'un congé saisonnier doivent remettre à l'ASFC une déclaration de sortie au moyen du formulaire A6, *Déclaration générale*, à la fin des activités de pêche pour lesquelles ils détiennent un permis.

69. Les navires du programme des pêcheries ne possédant pas de congé saisonnier doivent remettre à l'ASFC une déclaration de sortie au moyen du formulaire A6 chaque fois que le navire quitte la mer territoriale. Pour en savoir plus au sujet des déclarations de sortie et de l'exportation du fret, prière de lire le Mémorandum D3-1-8.

70. Les navires du programme des pêcheries ne sont pas considérés comme pratiquant le cabotage à moins qu'ils ne se livrent au transport des marchandises d'un point à l'autre au Canada. Dans ce cas, veuillez vous référer au D3-5-7, *Importation temporaire de navire*, et suivre les procédures qui y sont énoncées. Le déplacement du poisson ou des produits de la pêche d'un navire du programme des pêcheries à un autre dans les limites de la mer territoriale n'est pas considéré comme du cabotage lorsque le navire

46. Toutes demandes de renseignements sur les messages de rejet doivent être adressées à :

Unité du commerce électronique
Agence des services frontaliers du Canada
250, chemin Tremblay, 6e étage
Ottawa (Ontario) K1A 0L8

Téléphone
Du Canada et des États-Unis : **1-888-957-7224**
Appels de l'étranger entre 8 h et 17 h (H.N.E.) :
1-613-946-0762
Appels de l'étranger entre 17 h et 8 h (H.N.E.) :
1-613-946-0763

DÉCLARATION DE SORTIE

47. Pour de plus amples renseignements sur la déclaration de sortie, veuillez consulter le Mémorandum D3-1-8, *Transport du fret – Exportations.*

NAVIRES EXEMPTÉS DES EXIGENCES DE L'IPEC

48. Les navires suivants sont exemptés des exigences de déclaration de l'IPEC :

a) Les navires militaires transportant uniquement du fret militaire;

b) Les navires du gouvernement transportant uniquement du fret du gouvernement;

c) Les navires de pêche;

d) Les navires transportant uniquement des marchandises canadiennes retournées;

e) Les traversiers;

f) Les navires sur lest (vides).

Navires militaires transportant uniquement du fret militaire

Navires militaires étrangers

49. Les navires militaires étrangers ne sont pas tenus de présenter un formulaire A6, à l'entrée ou à la sortie. Les capitaines de ces navires sont autorisés à faire des déclarations orales de courtoisie.

50. Les navires militaires étrangers, y compris les navires de guerre, les navires de transport, les navires de ravitaillement militaire, et les navires de soutien militaire, qui sont possédés ou contrôlés par un gouvernement d'un autre pays, sont autorisés à avoir des provisions de bord selon l'annexe du *Règlement sur les provisions de bord.*

51. Lorsque des membres de forces étrangères sont en poste au Canada, leurs marchandises peuvent être importées sans paiement des droits et taxes, conformément aux dispositions du numéro tarifaire 9827.00.00.

Navires militaires canadiens

52. Les navires militaires canadiens ne sont pas tenus de présenter un formulaire A6, à l'entrée ou à la sortie. Les capitaines de ces navires sont autorisés à faire des déclarations orales.

53. Les navires militaires canadiens qui se dirigent vers l'extérieur du Canada et les navires de service militaire tenus de présenter une déclaration en vertu de l'article 95 de la *Loi sur les douanes* (déclaration de sortie) et se dirigeant vers l'extérieur du Canada ont droit à des provisions de bord selon l'annexe du *Règlement sur les provisions de bord.* Se diriger vers l'extérieur du Canada signifie se rendre au-delà :

a) de la terre émergée du Canada;

b) des eaux internes; ou

c) de la mer territoriale du Canada.

54. Si un navire militaire ou un navire de service canadien demeure dans un port canadien plus de 30 jours, le capitaine doit en aviser le bureau local de l'ASFC au terme de cette période. Un inventaire des provisions de bord du navire est alors effectué par l'ASFC. Suite à l'inventaire, la vente à bord de ces marchandises leur fait perdre leur statut de provisions de bord, ce qui encourage les membres d'équipage à se rendre dans les magasins locaux pour se procurer des produits similaires.

55. Les membres d'équipage qui arrivent de ports étrangers ou de manœuvres en haute mer d'une durée de plus de 48 heures sont tenus de faire une déclaration à titre de résident revenant au Canada. Les membres d'équipage bénéficient des exemptions personnelles prévues à la position 98.04 du *Tarif des douanes*.

Navires du gouvernement

56. Les navires du gouvernement canadien s'entendent des navires possédés, loués ou exploités par les gouvernements fédéraux et provinciaux du Canada. Cette catégorie comprend les navires de la Garde côtière canadienne, de Pêches et Océans Canada et des Services hydrographiques du Canada. Les navires militaires ne sont pas compris dans cette catégorie, mais sont discutés aux paragraphes 49 à 55.

57. Les navires commandés par des officiers nommés par le gouvernement du Canada ou par un gouvernement provincial doivent présenter un formulaire A6 officiel dans les cas suivants :

a) lorsqu'ils arrivent d'un port étranger;

b) lorsqu'ils partent pour un port étranger; et

c) lorsqu'ils embarquent des provisions de bord en douane.

Fret chargé aux États-Unis et au Puerto Rico

30. Le rapport du moyen de transport doit être transmis au moins 24 heures avant l'arrivée au PPA ou au moment du départ dans le cas des voyages de moins de 24 heures.

31. Le rapport du moyen de transport pour les navires transportant uniquement des conteneurs vides doit être transmis au moins 4 heures avant l'arrivée au PPA ou au moment du départ dans le cas des voyages de moins de 4 heures.

ARRÊTS D'URGENCE

32. Les arrêts d'urgence se définissent comme des arrêts effectués pour des raisons médicales, climatiques, de problèmes mécaniques ou des menaces à la sécurité.

33. Si ces arrêts durent plus de 8 heures, les transporteurs sont tenus d'aviser par téléphone avec les nouvelles informations le Centre national d'évaluation du risque au 613-948-3939 pour les appels de l'étranger ou au **1-800-523-5072** pour les appels de l'Amérique du Nord. Les données sur le fret et sur le moyen de transport doivent être mises à jour par voie électronique dès qu'ils sont connus pour refléter le nouveau PPA et son heure et date d'arrivée prévue.

34. Un formulaire A6 sur papier doit également être présentée au prochain port d'escale pour tout navire étranger (incluant les États-Unis). Les navires canadiens ne sont pas tenus de présenter un formulaire A6 au prochain port d'escale.

35. Si l'arrêt d'urgence dure moins de huit heures, il n'est pas nécessaire de mettre à jour le rapport du moyen de transport.

CHANGEMENTS/CORRECTIONS AUX RAPPORTS DE MOYENS DE TRANSPORT

36. Les corrections ou changements apportés aux rapports des moyens de transport A6, peuvent être transmis à l'ASFC par voie électronique n'importe quand avant l'arrivée du navire au PPA.

ANNULATIONS/SUPPRESSIONS DES RAPPORTS DE MOYEN DE TRANSPORT

37. Si le numéro de déclaration du moyen de transport doit être changé dans la déclaration du moyen de transport, la déclaration initiale doit alors être annulée et une nouvelle déclaration présentée.

38. Si un navire ne vient plus au Canada, la déclaration du moyen de transport doit être supprimée.

TRANSMISSION DE L'IPEC ET EXIGENCES RELATIVES À LA DÉCLARATION POUR L'ESCALE À DE MULTIPLES PORTS CANADIENS

39. Un rapport du moyen de transport doit être transmit au PPA selon les délais de transmission énoncés aux paragraphes 25 à 31.

40. Les navires immatriculés à l'étranger et aux États-Unis doivent remettre une déclaration d'entrée et de sortie en format papier au moyen du formulaire A6 à chaque port d'escale subséquent au PPA. Le numéro de référence du moyen de transport inscrit sur le formulaire A6 doit correspondre au numéro de référence transmis dans le rapport électronique du moyen de transport.

> **Exemple** : Un navire arrive au port de Montréal et décharge du fret, avant de se rendre à Hamilton pour décharger du fret et poursuivre enfin sa route vers Sault Ste. Marie pour décharger à nouveau du fret. Le transporteur maritime transmet l'IPEC sur le rapport du moyen de transport au PPA, Montréal. Lorsqu'il quitte Montréal, le transporteur maritime présentera une déclaration de sortie du moyen de transport sur le formulaire A6 format papier. Une déclaration d'entrée du moyen de transport A6 sur papier sera présentée à Hamilton. Au moment de quitter Hamilton, une déclaration de sortie du moyen de transport A6 en format papier sera présentée. Le processus sera répété au port de Sault Ste. Marie au moyen du formulaire papier de déclaration d'entrée A6 et un formulaire papier A6 de sortie lors du départ.

41. L'exigence concernant la version papier du rapport du moyen de transport dans les ports de déchargement canadiens subséquents constitue un processus intérimaire et sera éliminé lors d'une prochaine phase de l'IPEC.

42. Les navires canadiens ne sont pas tenus de présenter un formulaire papier A6 aux ports d'escale subséquents.

MESSAGES DE REJET

43. Si une déclaration du moyen de transport est rejetée par les systèmes de l'ASFC, un message de rejet sera transmis au transporteur à l'instigateur du message

44. Il incombe au transporteur de retourner un message modifié afin de corriger l'erreur signalée dans le message de rejet.

45. La transmission rejetée sera considérée par l'ASFC comme une non-transmission du rapport du moyen de transport jusqu'à ce que les erreurs signalées aient été corrigées et que le rapport du moyen de transport ait été accepté.

TRANSMISSION DE L'INFORMATION PRÉALABLE SUR LES EXPÉDITIONS COMMERCIALES (IPEC) – MOYEN DE TRANSPORT

13. L'ASFC exige, en vertu du programme de l'Information préalable sur les expéditions commerciales (IPEC), que tous les transporteurs maritimes transmettent des rapports électroniques sur le fret et le moyen de transport au moyen des systèmes d'échange des données informatisées (EDI) dans les délais requis par l'IPEC. Cette exigence s'applique à tous les navires transportant des marchandises commerciales chargées dans un pays autre que le Canada qui arrivent dans un port canadien. Cette exigence s'applique à toutes les expéditions d'importation, en transit et de Fret restant à bord (FRAB). Concernant les exigences de déclaration de fret et la transmission de l'IPEC, veuillez consulter le Mémorandum D3-5-2, *Transport du fret maritime – Importations*. Pour en savoir plus sur les éléments de données de l'IPEC relatifs aux moyens de transport, veuillez consulter l'Annexe B du présent mémorandum.

Nota : Les procédures pour devenir un client de l'EDI sont expliquées dans la section *Commerce électronique* du site Web de l'ASFC et dans le Mémorandum D3-1-1, *Règlement sur l'importation, le transport et l'exportation des marchandises*.

14. Une seule déclaration du moyen de transport doit être transmise par navire. S'il existe un accord entre membres d'un consortium, le transporteur principal a la responsabilité de produire la déclaration du moyen de transport pour le navire. Il incombe au transporteur principal de communiquer en temps opportun le numéro de référence du moyen de transport à l'ensemble des membres du consortium afin de leur permettre de transmettre les données de fret dans les délais prescrits. Les membres du consortium doivent inscrire le numéro de référence du moyen de transport sur leur déclaration de fret.

15. L'heure d'arrivée prévue (HAP) signalée doit être exacte à huit heures près. Si l'HAP devait être avancée ou retardée et dépasser ce délai, le changement doit être communiqué électroniquement avec la nouvelle HAP. Cette mise à jour est également requise s'il est prévu que le navire arrive un autre jour civil, peu importe le délai de huit heures.

16. Si, en raison de l'encombrement du port, un navire doit jeter l'ancre et attendre qu'un quai se libère, le navire est réputé arrivé et n'est pas tenu de mettre à jour l'HAP.

17. Le fret peut être déchargé à l'arrivée avant l'HAP, pourvu que le déchargement soit effectué dans le délai de huit heures. Le fret ne peut être déchargé si un message « Ne pas décharger » a été émis par l'ASFC.

18. Les informations sur le moyen de transport fournies à l'avance peuvent être modifiées électroniquement à tout moment précédant l'arrivée du navire au Canada.

19. De l'information sur le programme de l'IPEC peut aussi être trouvée sur le site Internet de l'ASFC. Pour obtenir de plus amples détails sur le format électronique, prière de consulter *Information préalable sur les expéditions commerciales – Document du client maritime.*

PREMIER PORT D'ARRIVÉE

20. Le premier port d'arrivée (PPA) est le premier port canadien où le navire fait escale pour l'une de ces activités : activités de l'équipage, activités de fret, soutage ou inspections de la voie maritime.

21. L'ASFC a désigné deux ports comme PPA pour les Grands Lacs, que le navire y fasse escale ou non : Montréal et Port Colborne.

22. Pour les navires qui voyagent au Canada des côtes vers l'amont, Montréal a été désigné comme PPA, à moins que le navire fasse d'abord escale ailleurs au Canada. Le capitaine doit être prêt à relâcher pour une vérification, au besoin.

23. Pour les navires transportant des marchandises chargées aux États-Unis qui quittent les Grands Lacs et passent par le canal Welland, Port Colborne a été désigné comme PPA, à moins que le navire ne fasse d'abord escale ailleurs au Canada. Le capitaine doit être prêt à relâcher pour une vérification, au besoin.

24. Le PPA doit être communiqué dans toutes les déclarations du moyen de transport.

DÉLAIS DE TRANSMISSION DE L'IPEC

25. Les délais de transmission du rapport du moyen de transport par le transporteur principal à l'ASFC dépendent du type de fret transporté par le navire et de la provenance de celui-ci.

Fret chargé dans un pays autre que les États-Unis et Puerto Rico

26. Tout rapport du moyen de transport doit être transmis au moins 96 heures avant l'arrivée au PPA pour tous les navires transportant du fret en conteneur et les navires transportant des marchandises diverses non exemptées.

27. Tout rapport du moyen de transport doit être transmis au moins 24 heures avant l'arrivée au PPA pour tous les navires transportant du fret en vrac et les navires transportant des marchandises diverses exemptées.

28. Tout rapport du moyen de transport doit être transmis au moins 96 heures avant l'arrivée au PPA pour tous les navires transportant des conteneurs vides seulement.

29. Les navires transportant une combinaison des marchandises décrites dans les paragraphes ci-dessus doivent être déclarés 96 heures avant leur arrivée au PPA.

Numéro de déclaration du moyen transport /numéro de référence du moyen de transport (NDMT/NRMT) : Un numéro de référence unique attribué par le transporteur pour identifier un voyage en particulier pour un moyen de transport en particulier.

TRAITEMENT TARIFAIRE DES NAVIRES EN SERVICE INTERNATIONAL

2. Aux fins de ce mémorandum, un navire canadien est défini comme étant un navire qui se livre au transport commercial international, qui est immatriculé au Canada et, selon le cas :

a) qui a été construit au Canada;

b) sur lequel tous les droits ont été acquittés;

c) dont les droits sont réputés acquittés aux termes d'une autre loi.

Nota : Tout navire qui ne correspond pas à la définition de « navire canadien » donnée ci-dessus est considéré, aux fins de l'ASFC, comme étant un navire étranger et, s'il est en service international, il devrait être classé dans le numéro tarifaire 9801.10.00.

3. Les navires canadiens en service commercial international ne sont pas admissibles en vertu du numéro tarifaire 9801.10.00. Ils doivent plutôt être classés dans le numéro tarifaire 9813.00.00 ou 9814.00.00, s'il y a lieu. Lorsque des navires canadiens arrivant au Canada ne peuvent pas être importés en vertu de l'un de ces numéros tarifaires, ils doivent être classés dans le numéro tarifaire approprié au Chapitre 89.

4. Lorsqu'un navire canadien de retour dans les eaux canadiennes a été réparé ou modifié au moment où il était en activité à l'étranger, les droits de douane peuvent être réduits ou supprimés conformément au *Règlement sur la diminution ou la suppression des droits de douane sur les navires.* Toutes les réparations ou améliorations effectuées doivent être signalées à l'ASFC et dûment déclarées en détail au moment où le navire revient au Canada pour la première fois, même s'il poursuit son service international.

5. Tout doit immédiatement être déclaré à l'ASFC ou être exporté du Canada dans les 30 jours suivant sa déclaration.

6. Les navires qui se livrent au service commercial international et qui ne peuvent quitter le Canada en raison de l'état des glaces ne seront pas considérés comme importés. Ils doivent être munis des documents nécessaires et avoir la permission de quitter le pays le plus tôt possible.

7. Tout navire classé dans le numéro tarifaire 9801.10.00 et ultérieurement affecté à un usage imposable au Canada est considéré comme ayant été réaffecté à un usage différent de celui originellement prévu. En outre, l'importateur peut se voir obligé de payer tous les droits applicables en vertu du numéro tarifaire approprié au chapitre 89 du *Tarif des douanes*.

IDENTIFICATION DU TRANSPORTEUR (CODES DE TRANSPORTEUR)

Code de transporteur générique 9NTI

8. L'ASFC n'acceptera plus les déclarations du fret ou du moyen de transport contenant le code de transporteur 9NTI des transporteurs maritimes qui déclarent du fret commercial.

9. Navires vides : S'ils ne possèdent pas de code de transporteur de la série 9000, ils pourront présenter une déclaration A6 du moyen de transport (papier) en utilisant le code de transporteur générique 9NTI.

10. Navires de pêche : Même chose que pour les navires vides. S'ils ne possèdent pas de code 9000 et qu'ils ne déclarent pas de fret commercial, le code 9NTI sera accepté sur la déclaration du moyen de transport.

Transporteurs maritimes

11. Pour la déclaration du fret et la transmission de l'information préalable aux expéditions commerciales (IPEC) du moyen de transport/fret, l'ASFC demande à tous les transporteurs maritimes d'utiliser le code de transporteur de la série 9000 qu'elle leur a attribué. Le transporteur maritime peut choisir l'une des trois options suivantes :

a) Demander un code de transporteur cautionné : Le transporteur qui désire devenir un transporteur en douane exploitant son commerce à la faveur d'une autorisation générale doit présenter une demande sur un formulaire E 370, « Demande relative aux transactions de transporteur cautionné et aux expéditions ». Pour plus d'information, veuillez consulter le Mémorandum D3-1-1.

b) Demander un code de transporteur non cautionné : Le transporteur qui ne souhaite pas obtenir un cautionnement pour le transport du fret sous douane au Canada, mais qui doit obtenir son propre code de transporteur à des fins d'identification, peut demander un code de transporteur en présentant un formulaire E 369, « Demande relative aux transactions de transporteur non cautionné au lieu d'arrivée au Canada». Pour plus d'informations, veuillez consulter le Mémorandum D3-1-1.

c) Utiliser un agent/mandataire : Le transporteur maritime peut également utiliser un agent/mandataire maritime pour la présentation des déclarations de fret/moyen de transport et la transmission de l'IPEC à l'ASFC.

Agents/mandataires maritimes

12. Si un agent ou mandataire maritime traite une déclaration du fret ou du moyen de transport au nom d'un transporteur maritime, il doit également utiliser un code de transporteur de la série 9000 attribué par l'ASFC pour déclarer le fret ou le moyen de transport.

Ottawa, le 13 août 2008

MÉMORANDUM D3-5-1

NAVIRES COMMERCIAUX EN SERVICE INTERNATIONAL

TABLE DES MATIÈRES

	Page
Lignes directrices et renseignements généraux	1
Définitions	1
Traitement tarifaire des navires en service international	2
Identification du transporteur (codes de transporteur)	2
Code de transporteur générique 9NTI	2
Transporteurs maritimes	2
Agents/mandataires maritimes	2
Transmission de l'information préalable sur les expéditions commerciales (IPEC) – Moyen de transport	3
Premier port d'arrivée	3
Délais de transmission de l'IPEC	3
Fret chargé dans un pays autre que les États-Unis et Puerto Rico	3
Fret chargé aux États-Unis et au Puerto Rico	4
Arrêts d'urgence	4
Changement/corrections aux rapports de moyens de transport	4
Annulation/suppression des rapports de moyen de transport	4
Transmission de l'IPEC et exigences relatives à la déclaration pour l'excale à de multiples ports canadiens	4
Messages de rejet	4
Déclaration de sortie	5
Navire exemptés des exigences de l'IPEC	5
Navires militaires transportant uniquement du fret militaire	5
Navires du gouvernement	5
Pêche et océans	6
Marchandises canadiennes de retour	7
Traversiers	7
Remorqueurs et barges	7
Yachts	8
Matériel d'arrimage	8
Navigation côtière	8
Exigences relatives au dédouanement de navire – Général	9
Trafic sur la voie maritime	10
Chargement ou déchargement du fret à des ports non desservis par l'ASFC	10
Déchets internationaux	11
Matériaux d'emballage en bois	11
Renseignements sur les pénalités	11
Renseignements supplémentaires	12
Annexe – Information préalable sur les expéditions commerciales du moyen de transport A6 électronique – Données requises	13

LIGNES DIRECTRICES ET RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

1. Il incombe aux Programmes des transporteurs et du fret, Division de la politique frontalière du secteur commercial, Direction des programmes de l'observation et de la frontière, Direction générale de l'admissibilité, Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) de formuler les politiques et les procédures nationales relatives à la déclaration à l'ASFC et au dédouanement des navires commerciaux en service international transportant des marchandises commerciales.

DÉFINITIONS

A6 – Déclaration générale : Le formulaire de papier utilisé pour déclarer l'entrée et la sortie des navires.

Autres ministères : Ministères ou organismes fédéraux tels que l'Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA) ou le ministère des Affaires étrangères et du Commerce international (MAECI), etc.

Documentation d'entrée : La déclaration d'entrée officielle vérifie que les formalités primaires de l'ASFC et d'autres ministères ont été remplies. Les déclarations générales A6 ou les déclarations du moyen de transport A6 par Échange des données informatisées (EDI) font partie des « documents » requis qui doivent être examinés au moment de l'entrée officielle. S'il y a du fret à bord du navire, des déclarations de cargaison A6A ou des déclarations principales de cargaison A6A par EDI seront aussi requises.

Déclaration du moyen de transport (EDI A6) : Information préalable du moyen de transport transmis par EDI par le transporteur maritime (OS-91).

Dédouanement : La permission douanière officielle d'entrer ou de quitter et de naviguer.

EDI : Échange des données informatisées

Heure d'arrivée prévue (HAP) : Dans le mode maritime, généralement utilisée dans le contexte « avant l'arrivée » afin de connaître l'heure approximative de l'arrivée d'un navire à un quai du Canada.

Moyen de transport : Un véhicule, un aéronef, une embarcation maritime ou toute autre invention utilisée pour le déplacement des personnes ou des marchandises.

Ottawa, le 18 mars 2009

MÉMORANDUM D3-5-1

En résumé

NAVIRES COMMERCIAUX EN SERVICE INTERNATIONAL

1. Cette page « En résumé » remplace seulement la page « En résumé » datée du 13 août 2008. Le contenu du Mémorandum D3-5-1 ne change pas.

2. Les éléments qui se rattachent au programme de l'IPEC ont été intégrés à ce mémorandum, de même qu'aux Mémorandums D3-1-1, *Politique sur l'importation et le transport des marchandises*, D3-2-1, *Trafic aérien international*, D3-2-2, *Transport du fret aérien – Importations*, et D3-5-2, *Transport du fret maritime – Importations*.

3. Les procédures et les lignes directrices concernant les déclarations d'exportation des moyens de transport maritime ont été supprimées dans ce mémorandum. On peut les consulter dans le Mémorandum D3-1-8, *Transport du fret – Exportations*.

4. Les procédures et les lignes directrices concernant le chargement ou le déchargement du fret à des ports non desservis par l'ASFC ont été ajoutées à ce mémorandum.

5. Les procédures et les lignes directrices concernant les permis de navigation côtière ont été supprimées de ce mémorandum. On peut les consulter dans le Mémorandum D3-5-7, *Importation temporaire de navires*.

6. Les procédures et les lignes directrices concernant les déchets internationaux ont été ajoutées à ce mémorandum.

7. Les procédures et les lignes directrices concernant le bois d'arrimage ont été ajoutées à ce mémorandum.

8. La présente page « En résumé » a été révisée en vue de tenir compte des modifications apportées en raison de l'Initiative de l'allègement du fardeau de la paperasserie du gouvernement du Canada.

a) Le paragraphe 19, Transmission d'information préalable sur les expéditions commerciales (IPEC) – Transporteur a été supprimé puisque les exigences relatives au fret figurent dans le paragraphe 9 du Mémorandum D3-5-2, *Transport du fret maritime – Importations*.

b) Le paragraphe 25, premier point d'arrivée a été supprimé puisque les procédures concernant les provisions de bord figure dans le Mémorandum D4-2-0, *Règlement concernant les provisions de bord* et D4-2-1, *Règlement concernant les provisions de bord*.

c) À la section intitulée Commerce de cabotage,

(i) le paragraphe 45 a été supprimé puisque les exigences relatives au commerce de cabotage sont traitées dans les paragraphes 87 et 96 de ce mémorandum.

(ii) les paragraphes 47, 48, 52 et 53, ont été supprimés puisque les exigences relatives aux navires de croisière sont traitées dans le D2-3-7, *Opérations maritime –Traitement des navires de croisière par l'Agence des services frontaliers du Canada*.

d) Les paragraphes 54, 55, 57 et 62, Rapport de transit, ont été supprimés puisque les exigences relatives au rapport de transit sont traitées dans le D3-1-8, *Transport du fret – Exportation*.

e) À la section intitulée *Loi sur la protection des pêches côtières – Pêches et Océans*,

(i) le paragraphe 77, a été supprimé puisque les exigences relatives aux déclarations de sortie sont traitées dans le D3-1-8.

(ii) le paragraphe 81, a été supprimé puisque les exigences relatives aux déclarations d'entrées et de sorties sont traitées dans le paragraphe 63 de ce mémorandum.

Imprimé au Canada

Canada

Canada Border Services Agency | Agence des services frontaliers du Canada

Ottawa, August 13, 2008

MEMORANDUM D3-5-2

In Brief

MARINE CARGO – IMPORT MOVEMENTS

1. This memorandum has been revised to reflect current carrier and cargo policies and reporting procedures, including Advance Commercial Information (ACI) program requirements. It has been revised to update the contact information at the Canada Border Services Agency (CBSA).

2. Information related to the ACI program has been incorporated into this memorandum as well as in D3-1-1, *Policy Respecting the Importation and Transportation of Goods;* D3-2-1, *International Air Traffic*; D3-2-2, *Air Cargo – Import Movements* and D3-5-1, *Vessels in International Service*.

3. Procedures and guidelines regarding loading or discharge of cargo at non-CBSA port have been moved from D3-5-2 to D3-5-1.

4. ACI data elements have been added to Appendix B of this memorandum.

Printed in Canada

Canada

Canada Border Services Agency | Agence des services frontaliers du Canada

Ottawa, August 13, 2008

MEMORANDUM D3-5-2

MARINE CARGO – IMPORT MOVEMENTS

TABLE OF CONTENTS

	Page
Guidelines and General Information	1
First Port of Arrival	1
Emergency Stops	1
Transmission of Advance Commercial Information (ACI) – Cargo	1
Prime Cargo Report Requirements (SO83)	2
Supplementary Report Requirements (SO687)	2
ACI Timeframes	2
ACI Transmission Process	3
Consortium and Co-load	3
Non-resident Importer	3
Moving Copany and Personal Effects	3
Rejection Messages	3
Exempted Break-bulk	4
Tugs and Barges	4
Ferries	4
Changes to Cargo, Supplementary and Empty Containers Reports	5
Transmission and Reporting Requirements for Multiple Canadian Ports of Call	5
Diversions	5
Paper Reporting for Cargo With ACI Exemptions	5
Overland Movements	5
Coasting Licences	6
Delivery Requirements and Transfers to Sufferance Warehouses	6
Canadian Goods Returned	7
Penalty Information	7
Additional Information	7
Appendix A – Cargo Control Document Specifications	8
Appendix B – ACI Data Requirements	11

GUIDELINES AND GENERAL INFORMATION

1. It is the responsibility of the Carrier and Cargo Programs, Commercial Border Policy Division, Border and Compliance Programs Directorate, Admissibility Branch of the Canada Border Services Agency (CBSA) to provide national policies and procedures relative to the reporting to CBSA of commercial cargo.

First Port of Arrival

2. The first port of arrival (FPOA) is the first port in Canada that the vessel stops at for any of the following activities; crew activities, cargo activities, bunkering or seaway inspections.

3. For Great Lake traffic, the CBSA has deemed two ports in and out of the Great lakes as the FPOA whether the vessel stops there or not: Montréal and Port Colborne.

4. For vessels travelling into and through Canada from off shore and up bound, Montréal will be the FPOA, unless the vessel stops somewhere else in Canada first. The captain must be prepared to stop for examination if required.

5. For vessels travelling with U.S. loaded cargo, from the Great Lakes and will be passing through the Welland Canal, Port Colborne will be the FPOA unless the vessel stopped somewhere else in Canada first. The captain must be prepared to stop for examination if required.

6. The FPOA must be transmitted on all conveyance reports. For more information on conveyance reports, please refer to D3-5-1, *Commercial vessels in international service*.

Emergency Stops

7. Emergency stops are defined as stops for medical, weather, mechanical difficulties or security threats.

8. If these stops exceed 8 hours, carriers will be required to advise by telephone with the updated information the National Risk Assessment Centre at 1-613-948-3939 for foreign callers or **1-800-523-5072** for North America callers. Cargo data must be updated electronically as soon as known to reflect the new first port of arrival and its Estimated Date and Time of Arrival (EDTA).

Transmission of Advance Commercial Information (ACI) – Cargo

9. The CBSA requires, under the ACI program, that all marine carriers transmit electronic cargo and supplementary reports using the Electronic Data Interchange (EDI) within the ACI timeframes to the FPOA. This applies to all vessels carrying commercial goods that are loaded in a country other than Canada and that arrive at a port in Canada. The requirement applies to all import, in-transit, and Freight Remaining On Board (FROB) shipments. ACI exemptions are listed in paragraph 65 of this memorandum. For conveyance reporting and ACI requirements, please refer to D3-5-1, *Vessels in International Service*. For further information on the ACI cargo data elements, please consult the *Reporting of Imported Goods Regulations*, Schedule 2, Part 1 or the Appendix B of this memorandum.

Note: Procedures on becoming an EDI client are available on the E-Commerce section of the CBSA Web site and in the D3-1-1, *Policy Respecting the Importation and*

Transportation of Goods. For more information on the EDI Cargo System Application form, please refer to Memorandum D3-1-1.

Prime Cargo Report Requirements (SO83)

10. The marine cargo report (SO83) must be transmitted to the CBSA by the carrier that is responsible for the movement of the cargo, or a service provider authorized by that carrier to transmit on their behalf, within the prescribed timeframes as outlined in paragraph 17 to 20. A marine cargo report is mandatory for all non-exempt import, in-transit, or FROB cargo. A complete list of the information that a marine carrier must include in the marine cargo report can be found in the ACI Marine Client Document.

Supplementary Report Requirements (SO687)

11. The marine carrier must be satisfied that the freight forwarder will provide detailed data in a supplementary cargo report within the required timeframes. If a freight forwarder will be transmitting the supplementary cargo report to the CBSA, the carrier must provide the freight forwarder with the marine cargo control number.

12. The marine carrier cargo control number (CCN) must appear on all related supplementary reports to link them to the corresponding prime cargo report. It is also the responsibility of the marine carrier to indicate on their electronic cargo report that a supplementary report is applicable.

13. The freight forwarder or the carrier who is transmitting the supplementary cargo report(s) will assign the supplementary report number(s) (SRN).

14. The estimated date and time of loading must also appear on all supplementary reports. All times must be shown as eastern standard time (EST).

15. Where the carrier is not satisfied of the conditions set out in paragraph 11 of this memorandum, the carrier must obtain the details of the shipment, e.g. actual shipper, ultimate consignee, full description of the goods, etc., from the freight forwarder. For further information on procedures regarding this requirement and for the complete list of mandatory data elements to submit in the supplemental report, please refer to the ACI Marine Client Document.

16. A Supplementary Cargo Report (SO 687) is mandatory for all import, in-transit, and non-US loaded FROB cargo. U.S. loaded FROB shipments and FROB shipments destined to the US will require supplementary cargo reports (SCRs) in a future phase of ACI.

ACI Transmission Timeframes

17. Timeframes for transmission of the cargo and supplementary reports is based on the type of cargo.

Cargo loaded in a country other than the United States and Puerto Rico

18. ACI for containerized and non-exempted break bulk must be transmitted at least 24 hours prior to loading of the goods on board the vessel at the foreign port.

19. ACI for bulk and exempted break bulk must be transmitted at least 24 hours prior to the arrival of the vessel at the first Canadian port. If the length of the voyage is less than 24 hours, the ACI must be transmitted at the time of departure from the foreign port.

Cargo loaded in the United Stated and Puerto Rico

20. ACI for all cargo, regardless of type, must be transmitted electronically at least 24 hours prior to arrival of the vessel at the first Canadian port. If the length of the voyage to Canada is less than 24 hours, the cargo data must be transmitted at the time of the vessel's departure from the U.S.

Empty containers

21. ACI for all empty containers loaded in a country other than the United States and Puerto Rico must be transmitted electronically on an empty cargo report 96 hours prior to arrival at the first Canadian port.

22. If the voyage to Canada is less than 96 hours, then the empty cargo report must be transmitted electronically at time of departure from the foreign port.

23. ACI for all empty containers loaded in the United States and Puerto Rico must be transmitted electronically on an empty cargo report at least 4 hours before the arrival of the vessel at the first Canadian port.

24. If the length of the voyage is less than 4 hours, the empty cargo report must be electronically transmitted at the time of departure.

In-transit cargo

25. In-transit cargo reports must be transmistted within the timeframes specified in paragraph 17 to 20 of this memorandum. The marine manifest type field in the electronic cargo report must be coded as type 23, to indicate that the shipment is in transit through Canada. For more information on transmission requirements for in-transit cargo, please refer to the ACI Marine Client Document.

Freight Remaining on Board (FROB)

26. All goods loaded in a country other than the United States, that are FROB in Canada while in-transit to a third country (including the United States), must comply with the requirement to provide cargo information within the timeframes specified in paragraph 17 to 20 of this memorandum depending on where the cargo is arriving from. The marine manifest type field in the electronic cargo

report must be coded as type 26, to indicate that the shipment is a FROB shipment. For more information on transmission requirements for FROB cargo, please refer to the ACI Marine Client Document.

ACI Transmission Process

27. If a cargo report must be transmitted prior to loading, the Estimated Date/Time of loading (EDTL) must be indicated on the cargo report. The transmission time must be at least 24 hours prior to the EDTL.

28. The CBSA have until the EDTL to review the submitted cargo reports and their supplementary reports. If the carrier or freight forwarder does not receive a 'Do not load' message, the cargo may be loaded at or after the EDTL.

29. If a 'Do not load' message is received, the goods do not have authorization to be loaded on the vessel. The carrier must retransmit the cargo report with the required information and may not load the cargo until they have received an electronic message from the CBSA indicating that the 'Do not load' has been removed by the CBSA.

30. At any point while a vessel is traveling to Canada, a 'Hold' message may be issued. This means that the cargo cannot be removed from the dock when the vessel arrives in Canada until an electronic message indicating that the 'Hold' has been removed by the CBSA and/or any other local agreements have been honoured.

31. As long as the cargo report has not been acquitted, the information requested by the CBSA in the 'Hold' message must be sent electronically. The CBSA will not accept faxes from brokers, carriers, freight forwarders or their agents.

32. If there is a 'Hold' on a cargo that has been acquitted, the hold supersedes the release and the cargo cannot be removed from the dock until the 'Hold' is removed by the CBSA. Because the cargo has been acquitted, the CBSA system will not accept electronic changes and only in that case a paper change sent by fax to the local CBSA office will be accepted.

33. Carriers may unload their cargo before the ETA, once the vessel clearance has been provided by the CBSA (see Memorandum D3-5-1), as long as it is within 8 hours of the ETA. The cargo must remain on the dock until the ETA, for possible examination, as a 'Hold' message may still be issued up until the ETA or for as long as the goods remain within the terminals control.

34. It is the responsibility of the carrier to verify their system for 'Hold' messages. The local CBSA office should not be called to ascertain the status of a 'Hold'.

35. In extreme cases a 'Do not unload' message may be issued. If a 'Do not unload' message is received, the cargo cannot be discharged from the vessel until the 'Do not unload' is removed by the CBSA.

Consortium and Co-load

36. When a vessel carries cargo for more than one carrier under either consortium or co-load arrangements, the conveyance report and its cargo reports must be transmitted as outlined below:

(a) The carrier or the agent acting for the owner of the vessel must transmit an ACI conveyance report. The conveyance report number must have a "C" after the carrier code to identify the consortium arrangement. The carrier codes of the consortium carriers responsible for the cargo must be transmitted in the appropriate data element field; and,

(b) The master carrier establishes the Conveyance Report Number (CRN). The CRN links all cargo reports to the vessel on which the cargo is to arrive. Therefore, the CRN must be reported on all cargo reports of each consortium partner. The master carrier must assign and communicate the CRN to all consortium partners well in advance of the first load port in order that all carriers in the consortium partnership can transmit their cargo reports 24-hours prior to loading.

Non-resident Importer

37. For shipments being delivered to Canada where the ultimate consignee is a non-resident importer, the foreign name and address of the ultimate consignee will be accepted in the consignee name and address fields in the electronic cargo report.

38. The Canadian party to whom the cargo is being delivered must be provided in the delivery party name and address fields. The delivery party name and address may be a warehouse, rail yard, etc., if that is where the carrier's contract of carriage ends.

Moving Company and Personal Effects

39. When personal effects are being imported into Canada the ultimate consignee is required. The name of the moving company could be provided in the Notify Party field.

Rejection Messages

40. If a cargo, supplementary or empty cargo report is electronically rejected, a rejection message will be transmitted electronically to the client.

41. It is the responsibility of the client to send in an amended electronic report correcting the error as indicated in the rejection message.

42. The rejected report will be considered by the CBSA as non-transmission of the cargo report until the identified errors have been addressed and the report is in accepted status by CBSA system.

43. Any enquiries or documentation requests should be directed to:

Electronic Commerce Unit
Canada Border Services Agency
250 Tremblay Road, 6th floor
Ottawa, Ontario K1A 0L8

Telephone:
1-888-957-7224 calls within Canada and the U.S.
1-613-946-0762 for overseas callers between 8 a.m. and 5 p.m. (E.S.T.)
1-613-946-0763 for overseas callers between 5 p.m. and 8 a.m. (E.S.T.)

Exempted Break-bulk

44. Break-bulk cargo is defined as cargo that is not containerized and that cannot be classified as "bulk" cargo under the above definition, but which is otherwise packaged and bundled.

45. Clients could apply for an exemption to the 24-hour ACI reporting rule for break-bulk cargo.

46. Requests for such exemption should be forwarded to:

Manager
Canada Border Services Agency
Enforcement Branch
Contraband Programs
191 Laurier Avenue West, 13th floor
Ottawa, Ontario K1A 0L8

47. The information to be provided in the request for exemption includes:

(a) The name and address of the marine carrier and the carrier code

(b) The source and list of the goods;

(c) The ports of departure of the vessels;

(d) A list of all the ports of call of the vessels;

(e) The means of packaging or bundling of the goods;

(f) The number of the vessels;

(g) Name of the vessels;

(h) The International Maritime Organization number (IMO) assigned to the vessels; and

(i) The names and addresses of the shippers, importers and Business Number if applicable (identify any who are members of Partners in Protection).

48. Carriers, who have applied to U.S. CBP for a break-bulk exemption for the same goods, should also provide a copy of U.S. CBP's exemption with their request.

Tugs and Barges

49. ACI requirements may apply to tugs and barges and reports need to be transmitted within the timeframes outlined in paragraph 17 to 20 of this memorandum. The same voyage/trip number must be transmitted in the applicable fields on all reports associated with all tugs, barges and cargo that are involved in the following scenarios. The various scenarios are explained in the following paragraphs.

50. **A tug pulling one or more barges with cargo**: Cargo reports must be transmitted for the cargo on each barge, referencing the corresponding conveyance report number.

51. **A tug pulling one or more barges without cargo**: If there is no cargo on any of the barges being pulled by the tug, there is no requirement for ACI cargo reports.

52. **A tug pulling a mix of barges with cargo, and barges without cargo**: Cargo reports must be transmitted electronically for the cargo on each barge, referencing the corresponding conveyance report number in the applicable field. No cargo reports are required for the empty barge(s).

53. **Self propelled barges**: Cargo reports must be transmitted for the cargo on each barge, referencing the corresponding conveyance report number.

54. **A tug carrying goods that are not on a barge**: Cargo reports must be transmitted for the cargo, referencing the conveyance reference number of the tug.

55. **An in ballast (empty) tug that is not pulling barges**: There is no requirement for ACI cargo report.

Ferries

56. All vessels, scows, barges and similar craft whether self-propelled or towed, used solely or principally for the transportation of vehicles and passengers across international waters shall be classified as ferries.

57. Ferries are considered as an extension de the highway mode therefore, any goods or cargo transported on a ferry are considered to be an extension of the highway mode. For reporting requirements on the highway mode, please refer to the D3-4-2, *Highway Cargo – Import Movements*.

58. Passengers and goods embarking onto or disembarking from a ferry are subject to normal reporting requirements. For more information on the normal reporting requirements, please refer to D2 series, *International Travel*.

59. Cargo handled solely by the ferry company is to be reported on form A8A showing the ferry company as the carrier. No reference needs to be made to the goods on the A6 form, which must be submitted to the CBSA for report of the conveyance (ferry) only. This type of operation will

follow the same procedures as any other class of commercial operation. If the ferry company does not hold a marine carrier code, the code to be used shall be 9ITN.

60. Railway car ferries operating internationally may report inward on form A1, *Train Report Inward*, in lieu of form A6 when the goods carried in each car are reported on separate cargo control documents. For more information on Rail reporting, please refer to D3-6-6, *Rail Cargo-Import Movements* and D3-6-7, *Rail Cargo – In-Transit Movements.*

Changes to Cargo, Supplementary and Empty Containers Reports

61. Additional information required by the CBSA for risk assessment purposes while a container is on a "Do not load'' or on a "Hold'' status will require the carrier to make changes/corrections. The carrier and/or freight forwarder is obligated to transmit a change as soon as the shipper advises them that the information they originally transmitted is not accurate or complete (e.g.: the piece count is different than actually indicated on the report(s)).

62. Prior to loading, electronic changes/corrections will restart the 24-hour clock. The CBSA will then have an extra 24 hours to review the new information. After departure, electronic changes/corrections to cargo reports will be accepted up to the point of release or cargo acquittal. After release/acquittal on cargo reports only, changes must be presented on a paper A6A – cargo declaration to the local CBSA office. A file must be maintained by the client for post verification purposes.

Reporting Requirements for Multiple Canadian Ports of Call

63. The marine carrier must transmit all cargo reports electronically in accordance with the ACI timeframes at the FPOA. The individual cargo reports will reflect the appropriate Canadian port of discharge.

Diversions

64. If while the vessel is at sea the carrier finds out that some but not all of the containers on a cargo report are being diverted to another location once arriving in Canada the following procedures must be followed to ensure that the diversion is properly reported to the CBSA:

(a) A change to the original cargo report must be transmitted, removing the diverted container(s) and changing the weight, number of units and any other applicable data elements; and

(b) A new cargo report must be transmitted with a new CCN to report the containers that have been removed from the original CCN. A notation must be made in the special remarks field showing the original CCN and indicating that the shipment is a diversion.

Paper Reporting for Cargo With ACI Exemptions

65. The following cargo is exempt from the ACI requirements:

(a) Canadian and foreign military cargo when on a military leased or owned vessel;

(b) Government cargo when on a government leased or owned vessel;

(c) Fish reported on a fishing vessel;

(d) Canadian goods returned not discharged at foreign port and returned to Canada; and

(e) Commercial goods transported on ferries

66. All of the above exemptions, with the exception of fish reported on a fishing vessel, must be reported on a paper A6A.

67. Cargo that is to be discharged in Canada must be reported, at the arrival of the vessel, to the local CBSA office by presentation of a completed A6A cargo report.

68. When copies of bills of lading are filed, a summary list of bill of lading numbers must be attached to the inward cargo report, and must include a list of all the marks and numbers of cargo containers on board.

69. When one bill of lading covers more than one container load, the number of pieces in each container and the total number of pieces in all containers must be shown on the bill of lading.

70. Under local arrangements, non-duplicating numbers assigned by agents or dock operators may be accepted as CBSA inward report numbers. When a carrier maintains a computerized cargo system and its reports are numbered within the system, the numbers assigned by the carrier will be accepted as CBSA inward report numbers. In all other cases, CBSA will assign the inward report number from a local series beginning at number one (1) on April 1st each year.

71. The complete cargo control number for any shipment will consist of the carrier code, inward report number, a hyphen and the bill of lading number, e.g., 9386 1234-L12. For bulk cargo not carried under bills of lading, the complete cargo control number will consist of the carrier code followed by the inward report number, e.g., 9386 1234.

Overland Movements

72. Marine carriers or agents wishing to forward freight in bond from a Canadian seaport(s) overland to a Canadian destination(s) for clearance or exportation without re-manifesting to a forwarding rail or highway carrier must apply to use the overland movement procedure. The marine carrier/agent must apply by submitting a completed form E370, *Application to Transact Bonded Carrier and*

Forwarding Operations, in duplicate, together with security in the amount of $25 000, to the following address:

Carrier and Cargo Programs
Commercial Border Policy Division
Admissibility Branch
Canada Border Services Agency
150 Isabella St, 4th Floor
Ottawa ON K1A 0L8

Facsimile: 613-957-9717

Note: The application must be completed as outlined in the D3-1-1.

73. The application must include a list of the intended seaports of discharge and the CBSA offices of destination and exportation to which the cargo will be forwarded. For shipments intended for clearance in Canada, only those CBSA offices at which the marine carrier/agent has an agent to arrange for the distribution of the advice notes and cargo can be included in the list of CBSA offices of destination. The application must also indicate the name and address of each sufferance warehouse to which the goods are to be delivered at each CBSA office of destination. The sufferance warehouses must be approved for receiving marine cargo documented under the overland movement procedure.

74. The overland movement procedure applies to all cargo intended for clearance in Canada. For goods intended for exportation to the U.S.A. the procedure may only be applied to containers that have the seals still intact. For more information on cargo for exportation, please refer to D3-1-8, *Cargo – Export Movements.*

75. All sets of the cargo reports must be arranged by approved destination points, including that portion intended for clearance or re-manifesting at the seaport of discharge.

76. In initiating the onward movement of the cargo to designated inland destinations, it will be the responsibility of the marine carrier/agent to indicate on the bill of lading to the onward carrier that: "This cargo is in bond and carried under form A6A number . . . . . DO NOT MANIFEST". This will be an indication to the onward carrier that although the cargo is being carried as a domestic shipment in his system, the freight must be delivered to the sufferance warehouse at destination and held until CBSA authorizes its release.

77. Only once the shipment is released by the CBSA will the Customs Delivery Authority copy be returned to the warehouse operator as authorization to allow delivery of the shipment.

78. Diversion Notice procedures cannot be applied when a shipment has been reported under the overland movement procedure. If, after arrival at the CBSA office of destination as shown on form A6, a shipment is to be re-routed, the bonded marine carrier/agent must arrange with the forwarding rail or highway carrier to prepare a re-manifested A6 to cover the onward movement.

79. If the re-routing occurs at the seaport of discharge or a point en route to the destination port, and subsequent to CBSA processing of the A6 inward report, the forwarding carrier must present a re-manifested A6 at the seaport of discharge.

80. In such cases, the marine carrier/agent must ensure that the forwarding carrier annotates the re-manifested movement in the Description and Marks field on the re-manifested A6, to show that the shipment has been covered by an overland cargo control document and to indicate the original designated CBSA office of destination. It will be the responsibility of the marine carrier/agent to present a photocopy of the station copy of the re-manifested A6 to the CBSA at the seaport of discharge for validation by the CBSA. The properly annotated and validated photocopy will be sent by the seaport of discharge CBSA office to the originally designated receiving CBSA office. The validated photocopy of the station copy of the re-manifested A6 will be used by the CBSA for acquittal of the form A6.

81. When the specified merchandise must be cleared within Canada, the carrier, marine agent or his representative must advise each consignee of the arrival of the shipment at the moment of clearance by forwarding to them copies of the consignment and notifications to the long room regarding the clearance granted by customs. The consignee must then present these documents to the CBSA with the proper release documentation. It is the responsibility of the carrier or the agent to make certain that the notifications presented at the inward destination have the same cargo control numbers (carrier code, cargo control number and the consignment information) indicated on the initial declaration of freight presented at the seaport at the moment of offload in Canada.

82. All tracing of outstanding marine cargo control shipments will be directed by the CBSA to the marine carrier responsible for the overland movement.

Coasting Licences

83. For information on coasting licenses, please refer to D3-5-7, *Temporary Importation of Vessels*.

Delivery Requirements and Transfers to Sufferance Warehouses

84. Cargo arriving by marine vessel under a marine cargo control document must be reported to a type AM or AW sufferance warehouse at the port of discharge. For more information on sufferance warehouses, please refer to D4-1-4, *Customs Sufferance Warehouses*.

85. Cargo may only be transferred from the type AM or AW sufferance warehouse to another sufferance warehouse within the same CBSA office after presentation of an acceptable secondary cargo control document (re-manifest,

house bill, or a marine bill of lading under the overland movement procedure), providing the warehouse is licensed to receive the freight. The party carrying the transfer from one sufferance warehouse to another must be bonded or other security considerations may be prescribed.

86. Single or consolidated shipments may be transferred to the freight forwarder's sufferance warehouse (or agent thereof) for clearance, break bulk or furtherance after presentation of a secondary cargo control document(s) (house bill(s)) providing the warehouse is licensed to receive the freight. In order to transport non-acquitted goods, the freight forwarder must be bonded. For more information, please refer to D3-3-1, *Forwarded and Consolidated Cargo – Import Movements*.

87. Intact cargo arriving in highway or rail service for export in bond under a marine cargo control document may be delivered directly to the designated seaport. For more information, please refer to D3-1-8, *Cargo – Export Movements*.

88. Shipments reported under the marine overland movement procedure may be delivered to another sufferance warehouse providing the follow two conditions are met:

(a) the warehouse has been approved as a designated release point under the marine carrier's overland movement authority; and

(b) the warehouse is licensed to receive the freight.

89. Consolidated shipments consigned to a bonded freight forwarder may be transferred from a designated overland movement release point to the freight forwarder's sufferance warehouse (or agent thereof) after presentation of secondary cargo control documents (house bills) providing the warehouse is licensed to receive the freight.

Canadian Goods Returned

90. Goods loaded in Canada onto a vessel that are not discharged in a foreign port and then return to Canada on the same vessel for discharge in Canada, do not have to be reported in accordance with the ACI reporting requirements and procedures outlined in this memorandum.

91. Canadian goods returned are to be reported on a paper A6A and the fact that they are Canadian goods returned must be noted on the A6A in field number 10.

92. If there is no other type of cargo on board than Canadian goods returned, please follow procedures as outlined in the D3-5-1, *Vessels in International Service* for the reporting of the vessel.

93. If in addition to Canadian goods returned, there are foreign loaded goods on board the vessel, ACI cargo reports must be transmitted for the foreign goods only.

94. The paper A6A for the Canadian goods returned must reference the ACI conveyance reference number, if applicable.

Penalty Information

95. For information on administrative penalties, please refer to Memorandum D22-1-1, *Administrative Monetary Penalty System (AMPS)*. More information on AMPS is also available at: **www.cbsa.gc.ca**.

96. Other administrative sanctions, such as the revocation of program privileges and penalties of other government departments, may also be applicable.

97. In some situations, failure to comply with the CBSA requirements outlined in the *Customs Act* may result in the seizure and forfeiture of the goods and/or conveyance, and criminal charges may be applicable.

ADDITIONAL INFORMATION

98. Please direct all correspondence to:

Carrier and Cargo Programs
Commercial Border Policy Division
Admissibility Branch
Canada Border Services Agency
150 Isabella St., 4th floor
Ottawa, Ontario K1A 0L8

Facsimile: 613-957-9717

APPENDIX A

PAPER CARGO CONTROL DOCUMENT SPECIFICATIONS (A6A)

1. Privately printed cargo control documents must adhere to the format and specification instructions provided below. No deviation from the established format, as set out in the samples provided in this Appendix, will be permitted. Minor deviations, however, may be permitted in the field specifications, provided they do not impede the expeditious processing of the document by the CBSA.

2. Departmental approval is not required for the private printing of cargo control documents. However, a cargo control document that has been privately printed in a fashion which impedes its expeditious processing by the CBSA will be rejected by the CBSA for reporting purposes. In such instances, the carrier will have to reprint the cargo control document so that it meets CBSA requirements.

3. The CBSA continually assesses forms and procedures with a view to instituting improvements. It is recommended, therefore, that carriers limit the printing of their cargo control documents to a supply sufficient to cover a period no longer than twelve months. This would preclude having surplus stock on hand in the event of revisions to the form.

4. The CBSA will assist carriers in ensuring that their privately printed cargo control documents meet CBSA requirements.

5. Goods must be reported to CBSA on one of the following forms:

   (a) an advice note aligned to the Economic Council of Europe (E.C.E.) layout (I.C.S. Bill of Lading format) with the inclusion of the carrier code, cargo control number and Entry/Acquittal Number fields in the upper and lower right corners of the document as per sample (1);

   (b) an advice note aligned to sample (2);

   (c) a *Freight/Cargo Manifest*, form A6A, sample (3).

6. When the advice note is utilized as the support documentation to the *General Declaration*, form A6, inward report, the document set must provide for five customs copies to be placed in the following sequence:

   1. Station Copy
   2. Station Copy
   3. Station Copy
   4. Long Room Copy
   5. Customs Delivery Authority Copy

7. When the advice note is utilized only for distribution to the importer/broker for presentation to CBSA for release, the document set must include two customs copies: Long Room and Customs Delivery Authority.

8. All customs copies of the cargo control document are to be white in colour.

9. The copy designators as listed below are to be printed in the lower left corner of the customs copies:

   1. Station Copy
   2. Station Copy
   3. Station Copy
   4. To be delivered by consignee to CBSA Long Room Copy
   5. To be delivered by consignee to CBSA Customs Delivery Authority Copy

10. The designation for the releasing Border Services Officer's signature, as worded below, is to be printed on the face of the Customs Delivery Authority copy in the lower right corner:

    The shipment described herein is now released to the warehouse operator.

    .....

    Border Services Officer

11. Locations noted "Free Area" on the attached samples are for the carrier's use, i.e., rates and charges.

12. Provision must be made for Container Number and Vessel (shipped per) fields.

13. The document size of the cargo control document differs by the format used. The ICS Bill of Lading format must be between 17 and 19.5 cm wide and no more than 28 cm in length. The width excludes a maximum allowance of 2.5 cm for side margin tear offs and continuous feed pinholes. The advice note format aligned to sample (2) must be between 17 and 19.5 cm wide and between 14 and 28 cm in length. The width excludes a maximum allowance of 2.5 cm for side margin tear offs and continuous feed pinholes.

14. The field sizes for the additional information to be shown on the ICS Bill of Lading format are as follows:

FIELD IDENTIFIER / IDENTIFICATEUR DE ZONE
WIDTH / LARGEUR / DEPTH / HAUTEUR

Acquittal Number / No de l'acquittement
36/10 Standard / Norme
30/10 Minimum
6/6 Standard / Norme
Carrier Code / Code du transporteur 8/10 Standard / Norme 4/6 Standard / Norme
3/6 Minimum
Cargo Control Number / No de contrôle du fret
28/10 Standard / Norme
22/10 Minimum
4/6 Standard / Norme
3/6 Minimum
Copy Designator / Désignation de l'exemple
to document width / à la largeur du document
4/6 Standard / Norme
3/6 Minimum

15. The field sizes for the advice note format aligned to sample (2) are as follows:

FIELD IDENTIFIER / IDENTIFICATEUR DE ZONE
WIDTH / LARGEUR DEPTH / HAUTEUR
Company logo, name and address / Symbole de la société, nom et adresse
53/10 Standard / Norme
43/10 Minimum
6/6 Standard / Norme
4/6 Minimum
Acquittal No. / No de l'acquittement 30/10 Standard / Norme 6/6 Standard / Norme
4/6 Minimum
Manifested from / Manifesté de 25/10 Standard / Norme
20/10 Minimum
2/6 Standard / Norme
To / À 25/10 Standard / Norme
20/10 Minimum
2/6 Standard / Norme
Consignee name and address / Nom et adresse du destinaire
51/10 Standard / Norme
41/10 Minimum
4/6 Standard / Norme

FIELD IDENTIFIER / IDENTIFICATEUR DE ZONE
WIDTH / LARGEUR DEPTH / HAUTEUR

Carrier code / Code du transporteur 8/10 Standard / Norme 4/6 Standard / Norme
Cargo control number / No de contrôle du fret
22/10 Standard / Norme 4/6 Standard / Norme
Shipper name and address / Nom et adresse de l'expéditeur
51/10 Standard / Norme
41/10 Minimum
4/6 Standard / Norme
Foreign point of lading / Bureau de chargement étranger
30/10 Standard / Norme 2/6 Standard / Norme
Location of goods / Emplacement des marchandises
30/10 Standard / Norme 2/6 Standard / Norme
No. of packages / Nbre de colis 7/10 Standard / Norme
5/10 Minimum
9/6 Standard / Norme
Description and marks / Désignation et marques
33/10 Standard / Norme 9/6 Standard / Norme
Weight / Poids 9/10 Standard / Norme
6/10 Minimum
9/6 Standard / Norme
Copy designator / Désignation de l'exemple
81/10 Standard / Norme
71/10 Minimum
4/6 Standard / Norme
3/6 Minimum

APPENDIX B

ACI DATA REQUIREMENTS

PRIME CARGO DATA REQUIREMENTS (SO83)

DATA REQUIRED	DEFINITION	CONDITION
Application Type Code	Numeric code to identify a cargo declaration as being an import, in-transit or freight remaining on board (FROB)	M
REFERENCE IDENTIFICATION		
Carrier Code (Part 1 of 2, CCN)	Assigned to carrier by Canada Customs	M
Bill of Lading Number (Part 2 of 2, CCN)	Non-duplicating (3 years) number assigned by carriers to uniquely identify a bill of lading	M
Vessel Carrier Code and Report Number	Vessel carrier's carrier code and report number on A6	M
Supplementary Data Required Indicator	Yes or No indicator on whether or not supplementary cargo information will be transmitted	M
VESSEL IDENTIFICATION		
Vessel Name	The name of the vessel as documented in Lloyd's Register of Ships.	M
Voyage Number	Identifying designator for the particular voyage on which the cargo travels	M
VESSEL SCHEDULE		
Current Port of Loading	Using the UN/LOCODE this element will reflect the current port at which cargo is being loaded	M
Port of Arrival	The Canadian port of discharge for import and in-transit. First Canadian port of arrival for FROB.	M
DATE and TIME REFERENCE		
Date and Time	Estimated date and time of loading. If supplementary data will be sent (M). If containerized goods or unauthorized break-bulk loaded in a country other than the United States (M).	C
TRADE CHAIN PARTNERS		
Entity Identifier Code	Two alpha code to identify the trade partner described. I.e. SH - shipper, CN - Consignee, NP - Notify Party, AE - Delivery Address	M
Name - Shipper	Free-form name	M
Name - Consignee	Free-form name	M
Name - Notify Party	Free-form name	O
Name - Delivery Address	Free-form name	C
TRADE CHAIN PARTNERS		
Name - Contact Person	Free-form name	C
Name - Contact Person	Free-form name	O
TRADE CHAIN PARTNERS		
Address Information 1	To specify the location of the above named party.	M
Address Information 2 (Phone number)	The phone number of the party.	C
TRADE CHAIN PARTNERS		
City Name	Free form text for city name.	M
State or Province Code	2 alpha code for province/state identification.	C
Postal Code (Zip Code)	The approved postal or zip code associated to the address. If Country is Canada or the US (M).	C
Country Code	The 2 or 3 alpha-numeric ISO approved identifier for the country.	M
PORT OR TERMINAL		
Port or Terminal Function Code	Code defining function performed at the port or terminal with respect to a shipment. I.e.: Customs Office of Manifest Origin. This is a numeric code I.e., 0395 for Montreal.	M

Place of Receipt	Free-form name	M
Customs Office of Manifest Origin	Canada Customs office code where the cargo will be reported upon the arrival of the goods (M). Do not report when FROB.	C
Customs Office of Manifest Destination	Canada Customs office code where the cargo will be destined upon the arrival of the goods (M). Do not report when FROB.	C
Place of Delivery	Free-form name	M
Sub-location Code for Office of Manifest Origin	Canada Customs sub-location code	O
Sub-location Code for Office of Manifest Destination	Canada Customs sub-location code	O
Port Name	Free-form name, (M) for Place of Receipt and Place of Delivery.	C
Country Code	Code identifying the country, (M) for Place of Receipt and Place of Delivery.	C
Terminal Name	Free-form name, (M) for Customs Office of Manifest Origin	C
Pier Number	Free-form name.	O
CONTAINER DETAILS		
Type of Service Code	Type of service being provided I.e.: BB - Breakbulk, PP - Pier to Pier.	M
Equipment Type Code	Code identifying the equipment type, ie. 20L - 20 foot loaded.	M
EQUIPMENT (CONTAINER) DESCRIPTION		
Equipment Initial	Prefix or alphabetic part of an equipment unit's identifying number	M
Equipment Number	Sequencing or serial part of an equipment unit's identifying number	M
Load/Empty Status Code	Code which specifies the loaded condition of transportation equipment	M
SEAL NUMBERS		
Seal Number	Unique number on seal affixed on a door lock of a container	O
QUANTITY and WEIGHT per LINE ITEM		
Line Item Number		M
Weight	Numeric value of weight	M
Weight Qualifier Code	Code defining the type of weight I.e.: G - Gross Weight.	M
Volume	Value of volumetric measure	O
Volume Qualifier Code	Code identifying the volume unit I.e: N - Cubic Inches.	O
Quantity - Loaded	Number of units (pieces) of the loading commodity	M
Quantity Unit of Measure Code	Code for packaging form of the loading quantity	M
Weight Unit Code	Code specifying the weight unit I.e.: E - Metric Ton	M
DESCRIPTION, MARKS and NUMBERS		
Line Item Number		M
Description	Description of item being loaded must be clear and concise	M
Commodity Code	H. S. code	O
Marks and Numbers	Marks and numbers used to identify a shipment or parts of a shipment. If hazardous goods (M), use UN Dangerous Goods Code.	C
REMARKS		
Free Form Message	To transmit information in a free-form format for comment or special instructions.	O
Free Form Message		O

M = Mandatory
C = Conditional
O = Optional

For the complete list of data element requirements, please refer to the ACI EDI Marine Cargo/Conveyance Reporting Client Document.

SUPPLEMENTARY CARGO ACI DATA REQUIREMENTS (SO687)

DATA REQUIRED	DEFINITION	CONDITION
Application Type Code	Numeric code to identify a cargo declaration as being an import, in-transit or freight remaining on board (FROB)	M
REFERENCE IDENTIFICATION		
Carrier Code (Part 1 of 2, CCN)	Assigned to carrier by Canada Customs	M
Bill of Lading Number (Part 2 of 2, CCN)	Non-duplicating (3 years) number assigned by carriers to uniquely identify a bill of lading	M
Carrier Code and Supplementary Reference Number	The carrier code and supplementary reference number of the freight forwarder or marine carrier transmitting this report	M
Unique Consignment Reference Number	Provided by the exporter	O
TRADE CHAIN PARTNERS		
Entity Identifier Code	Two alpha code to identify the trade partner described. I.e. SH - shipper, CN - Consignee, NP - Notify Party, AE - Delivery Address	M
Name - Shipper	Free-form name	M
Name - Consignee	Free-form name	M
Name - Notify Party	Free-form name	O
Name - Delivery Address	Free-form name	C
TRADE CHAIN PARTNERS		
Name - Contact Person	Free-form name	C
Name - Contact Person	Free-form name	O
TRADE CHAIN PARTNERS		
Address Information 1	To specify the location of the above named party.	M
Address Information 2 (Phone number)	The phone number of the party.	C
TRADE CHAIN PARTNERS		
City Name	Free form text for city name.	M
State or Province Code	2 alpha code for province/state identification.	C
Postal Code (Zip Code)	The approved postal or zip code associated to the address. If Country is Canada or the US (M).	C
Country Code	The 2 or 3 alpha-numeric ISO approved identifier for the country.	M
PORT OR TERMINAL		
Port or Terminal Function Code	Code defining function performed at the port or terminal with respect to a shipment. I.e.: Customs Office of Manifest Origin	M
Place of Delivery	Free-form name	M
Port Name	Free-form name, (M) for Place of Delivery.	M
Country Code	Code identifying the country, (M) for Place of Delivery.	M
EQUIPMENT (CONTAINER) DESCRIPTION		
Equipment Initial	Prefix or alphabetic part of an equipment unit's identifying number	M
Equipment Number	Sequencing or serial part of an equipment unit's identifying number	M
Load Empty Status Code	Code which specifies the loaded condition of transportation equipment	M
QUANTITY and WEIGHT per LINE ITEM		
Line Item Number		M
Weight	Numeric value of weight	M
Weight Qualifier Code	Code defining the type of weight I.e.: G - Gross Weight.	M
Volume	Value of volumetric measure	O
Volume Qualifier Code	Code identifying the volume unit I.e: N - Cubic Inches.	O
Quantity - Loaded	Number of units (pieces) of the loading commodity	M
Quantity Unit of Measure Code	Code for packaging form of the loading quantity	M

Weight Unit Code	Code specifying the weight unit I.e.: E - Metric Ton	M
DESCRIPTION, MARKS and NUMBERS		
Line Item Number		M
Description	Description of item being loaded must be clear and concise	M
Commodity Code	H. S. code	O
Marks and Numbers	Marks and numbers used to identify a shipment or parts of a shipment. If hazardous goods (M), use UN Dangerous Goods Code.	C
REMARKS		
Free Form Message	To transmit information in a free-form format for comment or special instructions.	O
Free Form Message		O

M = Mandatory
C = Conditional
O = Optional

For the complete list of data element requirements, please refer to the ACI EDI Marine Cargo/Conveyance Reporting Client Document.

EMPTY CONTAINER ACI DATA REQUIREMENTS (SO695)

DATA REQUIRED	DEFINITION	CONDITION
Application Type Code	Numeric code to identify a cargo declaration as being an import or freight remaining on board (FROB)	M
REFERENCE IDENTIFICATION		
Carrier Code (Part 1 of 2, CCN)	Assigned to carrier by Canada Customs	M
Bill of Lading Number (Part 2 of 2, CCN)	Non-duplicating (3 years) number assigned by carriers to uniquely identify a bill of lading	M
Vessel Carrier Code and Report Number	Vessel carrier's carrier code and report number on A6	M
Unique Consignment Reference Number	Provided by the exporter	O
VESSEL IDENTIFICATION		
Vessel Name	The name of the vessel as documented in the Lloyd's Maritime Directory	M
Voyage Number	Identifying designator for the particular voyage on which the cargo travels	M
VESSEL SCHEDULE		
Current Port of Loading	Using the UN/LOCODE this element will reflect the current port at which cargo is being loaded	M
Port of Arrival	The Canadian port of discharge for import and in-transit. First Canadian port of arrival for FROB	M
TRADE CHAIN PARTNERS		
Entity Identifier Code	Two alpha code to identify the trade partner described. I.e. SH - shipper. CN - Consignee. NP - Notify Party. AE - Delivery Address	O
Name - Shipper	Free-form name	O
Name - Consignee	Free-form name	O
Name - Notify Party	Free-form name	O
Name - Delivery Address	Free-form name	O
TRADE CHAIN PARTNERS		
Name - Contact Person	Free-form name	O
Name - Contact Person	Free-form name	O
TRADE CHAIN PARTNERS		
Address Information 1	To specify the location of the above named party	O

Address Information 2 (Phone number)	The phone number of the party	O
TRADE CHAIN PARTNERS		
City Name	Free form text for city name	O
State or Province Code	2 alpha code for province/state identification	O
Postal Code (Zip Code)	The approved postal or zip code associated to the address	O
Country Code	The 2 or 3 alpha-numeric ISO approved identifier for the country	O
PORT OR TERMINAL		
Port or Terminal Function Code	Code defining function performed at the port or terminal with respect to a shipment. I.e.: Customs Office of Manifest Origin	M
Place of Receipt	Free-form name	M
Customs Office of Manifest Origin	Canada Customs office code where the cargo will be reported upon the arrival of the goods (M). Do not report when FROB.	C
Customs Office of Manifest Destination	Canada Customs office code where the cargo will be destined upon the arrival of the goods (M). Do not report when FROB.	C
Place of Delivery	Free-form name	M
Sub-location Code for Office of Manifest Origin	Canada Customs sub-location code	O
Sub-location Code for Office of Manifest Destination	Canada Customs sub-location code	O
Port Name	Free-form name, (M) for Place of Receipt and Place of Delivery	C
Country Code	Code identifying the country, (M) for Place of Receipt and Place of Delivery	C
Terminal Name	Free-form name, (M) for Customs Office of Manifest Origin	C
Pier Number	Free-form name	O
CONTAINER DETAILS		
Type of Service Code	Type of service being provided I.e.: BB - Breakbulk, PP - Pier to Pier	M
Equipment Type Code	Code identifying the equipment type, I.e.: 20L - 20 foot loaded	M
EQUIPMENT (CONTAINER) DESCRIPTION		
Equipment Initial	Prefix or alphabetic part of an equipment unit's identifying number	M
Equipment Number	Sequencing or serial part of an equipment unit's identifying number	M
Load Empty Status Code	Code which specifies the loaded condition of transportation equipment. Should be E - Empty	M
REMARKS		
Free Form Message	To transmit information in a free-form format for comment or special instructions	O
Free Form Message		O

M = Mandatory
C = Conditional

O = Optional

For the complete list of data element requirements, please refer to the ACI EDI Marine Cargo/Conveyance Reporting Client Document.

REFERENCES

ISSUING OFFICE –

Commercial Border Policy Division
Carrier and Cargo Programs

HEADQUARTERS FILE –

7725-0

LEGISLATIVE REFERENCES –

Customs Act, Reporting of Imported Goods Regulations, Reporting of Exported Goods Regulations, Transportation of Goods Regulations, Health of Animals Act, Health of Animals Regulations, CFIA International Waste Policy, Plant Protection Act, Plant Protection Regulations, CFIA Directive D-98-08, Statistics Act

OTHER REFERENCES –

D1-2-1, D1-7-1, D3-1-1, D3-1-8, D3-5-1, D3-5-7, D4-1-4, D17-1-5, D22-1-1, Advanced Commercial Information (ACI) Marine Client Document.

SUPERSEDED MEMORANDA "D" –

D3-5-2, August 17, 1990

Services provided by the Canada Border Services Agency are available in both official languages.

Printed in Canada

RÉFÉRENCES

BUREAU DE DIFFUSION –

Division de la politique frontalière du secteur commercial, Programmes des transporteurs et du fret

DOSSIER DE L'ADMINISTRATION CENTRALE –

7725-0

RÉFÉRENCES LÉGALES –

Loi sur les douanes, Règlement sur la déclaration des marchandises importées, Règlement sur la déclaration des marchandises exportée,s Règlement sur le transit des marchandises, Loi sur la santé des animaux, Règlement sur la santé des animaux, Politique sur les déchets internationaux, Loi sur la protection des végétaux, Règlement sur la protection des végétaux, Directives D98-08 de l'ACIA, Loi sur la statistique

AUTRES RÉFÉRENCES –

D1-2-1, D1-7-1, D3-1-1, D3-1-8, D3-5-1, D3-5-7, D4-1-4, D17-1-5, D22-1-1, Document du client du secteur maritime du programme sur l'information préalable sur les expéditions commerciales (IPEC).

CECI ANNULE LES MÉMORANDUMS « D » –

D3-5-2, 17 août 1990

Les services fournis par l'Agence des services frontaliers du Canada sont offerts dans les deux langues officielles.

Imprimé au Canada

Code du pays	Le code ISO de 2 ou 3 caractères alphanumériques désignant le pays	O
PORT OU GARE MARITIME		
Code de fonction Port ou gare maritime	Le code indiquant la fonction du port ou de la gare maritime en ce qui concerne l'expédition, p. ex. bureau des douanes d'origine du manifeste	M
Lieu de réception	Texte libre pour indiquer le nom	M
Bureau des douanes d'origine du manifeste	Le code du bureau des douanes canadiennes où le fret sera déclaré à l'arrivée des marchandises (M); ne pas remplir pour le FRAB	C
Bureau des douanes de destination du manifeste	Le code du bureau des douanes canadiennes où le fret est destiné à l'arrivée des marchandises (M); ne pas remplir pour le FRAB	C
Lieu de livraison	Texte libre pour le nom	M
Code de sous-location du bureau d'origine du manifeste	Le code de sous-location des douanes canadiennes	O
Code de sous-location du bureau de destination du manifeste	Le code de sous-location des douanes canadiennes	O
Nom du port	Texte libre pour le nom, (M) pour le lieu de réception et le lieu de livraison	C
Code du pays	Le code identifiant le pays, (M) pour le lieu de réception et le lieu de livraison	C
Nom de la gare maritime	Texte libre pour le nom, (M) pour le bureau des douanes d'origine du manifeste	C
Numéro du quai	Texte libre	O
DÉTAILS DU CONTENEUR		
Code du type de service	Le type de service offert, p. ex. BB = rupture de charge, PP = quai à quai	M
Code du type d'équipement	Le code identifiant le genre d'équipement, p. ex. 20L = conteneur de 20 pieds, chargé	M
DESCRIPTION DE L'ÉQUIPEMENT (CONTENEUR)		
Initiale de l'équipement	Le préfixe ou la partie alphabétique du numéro d'identification de l'unité	M
Numéro de l'équipement	Le numéro d'ordre ou de série faisant partie du numéro d'identification de l'unité	M
Code chargé/vide	Le code qui indique si l'équipement est chargé ou vide; devrait être E = vide	M
REMARQUES		
Texte libre	Pour transmettre des renseignements en texte libre : commentaires ou instructions spéciales	O
Texte libre		O

M = Obligatoire

C = Conditionnel

O = Optionnel

Pour une liste détaillée des éléments de données requis, veuillez consulter le document du client – Déclaration du moyen de transport et du fret maritime par EDI selon l'IPEC

RAPPORT DE CONTENEUR VIDE – DONNÉES REQUISES (OS695)

DONNÉES REQUISES	DÉFINITION	CONDITION
Code du type d'application	Le code numérique qui identifie la déclaration du fret comme étant une importation ou du fret restant à bord (FRAB)	M
IDENTIFICATION DE LA RÉFÉRENCE		
Code du transporteur (partie 1 de 2, NCF)	Le code attribué au transporteur par les douanes canadiennes	M
Numéro du connaissement (partie 2 de 2, NCF)	Le numéro unique pour au moins trois ans attribué par le transporteur pour désigner un connaissement	M
Code du transporteur et numéro de déclaration du navire	Le code du transporteur du navire et le numéro de la déclaration A6	M
Numéro de référence unique à l'envoi	Le numéro attribué par l'exportateur	O
IDENTIFICATION DU NAVIRE		
Nom du navire	Le nom du navire tel qu'il figure dans le répertoire maritime de Lloyd's	M
Numéro du voyage	Le numéro qui désigne le voyage particulier que fait la cargaison	M
HORAIRE DU NAVIRE		
Port de chargement	Cet élément désignera, au moyen du code « UN/LOCODE », le port où le fret est chargé	M
Port d'arrivée	Le port canadien où le fret importé ou en transit est déchargé; c'est le premier port d'arrivée canadien pour le FRAB.	M
PARTENAIRES DE LA CHAÎNE COMMERCIALE		
Code d'identification de l'entité	Le code de deux lettres identifiant le partenaire de la chaîne commerciale; p. ex. SH = expéditeur, CN = destinataire, NP = partie à aviser, AE = adresse de livraison	O
Nom – Expéditeur	Texte libre	O
Nom – Destinataire	Texte libre	O
Nom – Partie à aviser	Texte libre	O
Nom – Adresse de livraison	Texte libre	O
PARTENAIRES DE LA CHAÎNE COMMERCIALE		
Nom – Personne-contact	Texte libre	O
Nom – Personne-contact	Texte libre	O
PARTENAIRES DE LA CHAÎNE COMMERCIALE		
Information sur l'adresse 1	Précisions sur l'adresse du partenaire mentionné	O
Information sur l'adresse 2 (numéro de téléphone)	Le numéro de téléphone du partenaire	O
PARTENAIRES DE LA CHAÎNE COMMERCIALE		
Nom de la ville	Texte libre pour indiquer le nom de la ville	O
Code de la province ou de l'État	Le code de deux lettres identifiant la province ou l'État	O
Code postal	Le code postal officiel de l'adresse	O

DESCRIPTION DE L'ÉQUIPEMENT (CONTENEUR)		
Initiale de l'équipement	Le préfixe ou la partie alphabétique du numéro d'identification de l'unité	M
Numéro de l'équipement	Le numéro d'ordre ou de série faisant partie du numéro d'identification de l'unité	M
Code chargé/vide	Le code qui indique si l'équipement est chargé ou vide	M
QUANTITÉ ET POIDS PAR LIGNE		
Numéro de la ligne		M
Poids	La valeur numérique du poids	M
Code qualificatif du poids	Le code identifiant le type du poids, p. ex. G = poids brut	M
Volume	La valeur de la mesure volumétrique	O
Code de l'UDM du volume	Le code identifiant l'unité de mesure (UDM) du volume, p. ex. N = pouces cubes	O
Quantité – Chargée	Le nombre d'unités ou de pièces incluses dans l'expédition	M
Code de l'UDM de la quantité	Le code indiquant le genre d'emballage de la quantité chargée	M
Code de l'UDM du poids	Le code indiquant l'unité de mesure (UDM) du poids, p. ex. E = tonne métrique	M
DESCRIPTION, MARQUES ET NUMÉROS		
Numéro de la ligne		M
Description	La description de l'article chargé doit être claire et concise	M
Code de la marchandise	Code du SH	O
Marques et numéros	Les marques et les chiffres utilisés pour identifier une expédition ou des parties de l'expédition; (M) s'il s'agit de matières dangereuses; utiliser le code des matières dangereuses de l'ONU.	C
REMARQUES		
Texte libre	Pour transmettre des renseignements en texte libre : commentaires ou instructions spéciales.	O
Texte libre		O

M = Obligatoire

C = Conditionnel — Pour une liste détaillée des éléments de données requis, veuillez consulter le document du client – Déclaration du moyen de transport et du fret maritime par EDI selon l'IPEC

O = Optionnel

RAPPORT SUPPLÉMENTAIRE DE FRET – DONNÉES REQUISES (OS687)

DONNÉES REQUISES	DÉFINITION	CONDITION
Code du type d'application	Le code numérique qui identifie la déclaration du fret comme étant une expédition importée, en transit ou de fret restant à bord (FRAB)	M
IDENTIFICATION DE LA RÉFÉRENCE		
Code du transporteur (partie 1 de 2, NCF)	Le code attribué au transporteur par les douanes canadiennes	M
Numéro du connaissement (partie 2 de 2, NCF)	Le numéro unique pour au moins trois ans attribué par le transporteur pour désigner un connaissement	M
Code du transporteur et numéro de référence du supplémentaire	Le code du transporteur du navire et le numéro de référence du supplémentaire du transitaire ou du transporteur maritime qui transmet cette déclaration	M
Numéro de référence unique à l'envoi	Le numéro attribué par l'exportateur	O
PARTENAIRES DE LA CHAÎNE COMMERCIALE		
Code d'identification de l'entité	Le code de deux lettres identifiant le partenaire de la chaîne commerciale; p. ex. SH = expéditeur, CN = destinataire, NP = partie à aviser, AE = adresse de livraison	M
Nom – Expéditeur	Texte libre	M
Nom – Destinataire	Texte libre	M
Nom – Partie à aviser	Texte libre	O
Nom – Adresse de livraison	Texte libre	C
PARTENAIRES DE LA CHAÎNE COMMERCIALE		
Nom – Personne contact	Texte libre	C
Nom – Personne contact	Texte libre	O
PARTENAIRES DE LA CHAÎNE COMMERCIALE		
Information sur l'adresse 1	Précisions sur l'adresse du partenaire mentionné	M
Information sur l'adresse 2 (numéro de téléphone)	Le numéro de téléphone du partenaire	C
PARTENAIRES DE LA CHAÎNE COMMERCIALE		
Nom de la ville	Texte libre pour indiquer le nom de la ville	M
Code de la province ou de l'État	Le code de deux lettres identifiant la province ou l'État	C
Code postal	Le code postal officiel de l'adresse du partenaire de la chaîne commerciale; (M) si le pays est le Canada ou les États-Unis.	C
Code du pays	Le code ISO de 2 ou 3 caractères alphanumériques désignant le pays	M
PORT OU GARE MARITIME		
Code de fonction – Port ou gare maritime	Le code indiquant la fonction du port ou de la gare maritime en ce qui concerne l'expédition; p. ex. bureau des douanes d'origine du manifeste.	M
Lieu de livraison	Texte libre	M
Nom du port	Texte libre, (M) pour le lieu de livraison	M
Code du pays	Le code identifiant le pays, (M) pour le lieu de livraison	M

Poids	La valeur numérique du poids	M
Code qualificatif du poids	Le code identifiant le type du poids, p. ex. G = poids brut	M
Volume	La valeur de la mesure volumétrique	O
Code de l'UDM du volume	Le code indiquant l'unité de mesure (UDM) du volume, p. ex. N = pouces cubes	O
Quantité – Chargée	Le nombre d'unités ou de pièces incluses dans l'expédition	M
Code de l'UDM de la quantité	Le code indiquant le genre d'emballage de la quantité chargée	M
Code de l'UDM du poids	Le code indiquant l'unité de mesure (UDM) du poids, p. ex. E = tonne métrique)	M
DESCRIPTION, MARQUES ET NUMÉROS		
Numéro de la ligne		M
Description	La description de l'article chargé doit être claire et concise	M
Code de la marchandise	Code du SH	O
Marques et numéros	Les marques et chiffres se rapportant à une expédition ou à des parties d'expéditions; (M) s'il s'agit de matières dangereuses; utiliser le code des marchandises dangereuses de l'ONU.	C
REMARQUES		
Texte libre	Pour transmettre des renseignements en texte libre : commentaires ou instructions spéciales.	O
Texte libre		O

M = Obligatoire

C = Conditionnel — Pour une liste détaillée des éléments de données requis, veuillez consulter le document du client – Déclaration du moyen de transport et du fret maritime par EDI selon l'IPEC

O = Optionnel

Information sur l'adresse 2 (numéro de téléphone)	Le numéro de téléphone du partenaire	C
PARTENAIRES DE LA CHAÎNE COMMERCIALE		
Nom de la ville	Texte libre pour indiquer le nom de la ville	M
Code de la province ou de l'État	Le code de deux lettres identifiant la province ou l'État	C
Code postal	Le code postal officiel de l'adresse; (M) si le pays est le Canada ou les États-Unis	C
Code du pays	Le code ISO de 2 ou 3 caractères alphanumériques désignant le pays	M
PORT OU GARE MARITIME		
Code de fonction – Port ou gare maritime	Le code indiquant la fonction du port ou de la gare maritime en ce qui concerne l'expédition, p. ex. bureau des douanes d'origine du manifeste. Il s'agit d'un code numérique, p. ex. 0395 pour Montréal.	M
Lieu de livraison	Texte libre	M
Bureau des douanes d'origine du manifeste	Le code du bureau des douanes canadiennes où le fret sera déclaré à l'arrivée des marchandises (M); ne pas remplir pour le FRAB.	C
Bureau des douanes de destination du manifeste	Le code du bureau des douanes canadiennes où le fret est destiné à l'arrivée des marchandises (M); ne pas remplir pour le FRAB.	C
Lieu de livraison	Texte libre	M
Code de sous-location du bureau d'origine du manifeste	Le code de sous-location des douanes canadiennes	O
Code de sous-location du bureau de destination du manifeste	Le code de sous-location des douanes canadiennes	O
Nom du port	Texte libre. (M) pour le lieu de réception et le lieu de livraison	C
Code du pays	Le code identifiant le pays, (M) pour le lieu de réception et le lieu de livraison	C
Nom de la gare maritime	Texte libre, (M) pour le bureau des douanes d'origine du manifeste	C
Numéro du quai	Texte libre	O
DÉTAILS DU CONTENEUR		
Code du type de service	Le type de service offert, p. ex. BB = rupture de charge, PP = quai à quai	M
Code du type d'équipement	Le code identifiant le genre d'équipement, p. ex. 20L = conteneur de 20 pieds, chargé	M
DESCRIPTION DE L'ÉQUIPEMENT (CONTENEUR)		
Initiale de l'équipement	Le préfixe ou la partie alphabétique du numéro d'identification de l'équipement	M
Numéro de l'équipement	Le numéro d'ordre ou de série faisant partie du numéro d'identification de l'équipement	M
Code chargé/vide	Le code qui indique si l'équipement est chargé ou vide	M
NUMÉROS DES PLOMBS		
Numéro du plomb	Le numéro unique apparaissant sur le plomb apposé pour fermer le conteneur	O
QUANTITÉ ET POIDS PAR LIGNE		
Numéro de la ligne		M

ANNEXE B

EXIGENCES RELATIVES AUX DONNÉES DE L'IPEC

RAPPORT PRINCIPAL DE FRET– DONNÉES REQUISES (OS 83)

DONNÉES REQUISES	DÉFINITION	CONDITION
Code du type d'application	Le code numérique qui identifie la déclaration du fret comme étant une expédition importée, en transit ou de fret restant à bord (FRAB)	M
IDENTIFICATION DE LA RÉFÉRENCE		
Code du transporteur (partie 1 de 2, NCF)	Le code attribué au transporteur par les douanes canadiennes	M
Numéro du connaissement (partie 2 de 2, NCF)	Le numéro unique pour au moins trois ans attribué par le transporteur pour désigner un connaissement	M
Code du transporteur et numéro de déclaration du navire	Le code du transporteur du navire et le numéro de la déclaration A6	M
Indicateur de données supplémentaires requises	Indicateur (Oui ou Non) que des données supplémentaires seront transmises	M
IDENTIFICATION DU NAVIRE		
Nom du navire	Le nom du navire tel qu'il figure dans le registre des navires de Lloyd's	M
Numéro du voyage	Le numéro qui désigne le voyage particulier que fait la cargaison	M
HORAIRE DU NAVIRE		
Port de chargement	Cet élément désignera, au moyen du code « UN/LOCODE », le port où le fret est chargé	M
Port d'arrivée	Le port canadien où le fret importé ou en transit est déchargé; c'est le premier port d'arrivée canadien pour le FRAB.	M
RÉFÉRENCE DE LA DATE ET DE L'HEURE		
Date et heure	La date et l'heure prévues du chargement; (M) si des données supplémentaires seront transmises; (M) si des marchandises en conteneur ou en rupture de charge non autorisée ont été chargées dans un pays autre que les États-Unis.	C
PARTENAIRES DE LA CHAÎNE COMMERCIALE		
Code d'identification de l'entité	Le code de deux lettres identifiant le partenaire de la chaîne commerciale; p. ex. SH = expéditeur, CN = destinataire, NP = partie à aviser, AE = adresse de livraison	M
Nom – Expéditeur	Texte libre	M
Nom – Destinataire	Texte libre	M
Nom – Partie à aviser	Texte libre	O
Nom – Adresse de livraison	Texte libre	C
PARTENAIRES DE LA CHAÎNE COMMERCIALE		
Nom – Personne contact	Texte libre	C
Nom – Personne contact	Texte libre	O
PARTENAIRES DE LA CHAÎNE COMMERCIALE		
Information sur l'adresse 1	Précisions sur l'adresse du partenaire mentionné ci-dessus	M

FIELD IDENTIFIER / IDENTIFICATEUR DE ZONE
WIDTH / LARGEUR DEPTH / HAUTEUR

Carrier code / Code du transporteur 8/10 Standard / Norme 4/6 Standard / Norme
Cargo control number / No de contrôle du fret
22/10 Standard / Norme 4/6 Standard / Norme
Shipper name and address / Nom et adresse de l'expéditeur
51/10 Standard / Norme
41/10 Minimum
4/6 Standard / Norme
Foreign Point of Lading / Bureau de chargement étranger
30/10 Standard / Norme 2/6 Standard / Norme
Location of goods / Emplacement des marchandises
30/10 Standard / Norme 2/6 Standard / Norme
No. of packages / Nbre de colis 7/10 Standard / Norme
5/10 Minimum
9/6 Standard / Norme
Description and marks / Désignation et marques
33/10 Standard / Norme 9/6 Standard / Norme
Weight / Poids 9/10 Standard / Norme
6/10 Minimum
9/6 Standard / Norme
Copy designator / Désignation de l'exemple
81/10 Standard / Norme
71/10 Minimum
4/6 Standard / Norme
3/6 Minimum

11. Les zones libres indiquées sur l'échantillon ci-joint sont destinées à l'usage exclusif du transporteur, pour lui permettre d'y consigner les taux, les frais, etc.

12. Il faut prendre des dispositions pour les zones du numéro du conteneur et du navire (expédié par).

13. La grandeur du document de contrôle du fret diffère selon le format employé. Le format de connaissement (ICS) doit mesurer entre 17 et 19,5 cm de largeur et pas plus de 28 cm de longueur. La largeur ne tient pas compte de l'espace maximal de 2,5 cm accordé pour les marges détachables et le papier continu à perforations. Le format de la notification qui est conforme à l'échantillon 2 doit mesurer entre 17 et 19,5 cm de largeur et entre 14 et 28 cm de longueur. La largeur ne tient pas compte de l'espace maximal de 2,5 cm accordé pour les marges détachables et le papier continu à perforations.

14. Les grandeurs des zones pour les renseignements additionnels devant être indiqués sur le format de connaissement (ICS) sont les suivantes :

FIELD IDENTIFIER / IDENTIFICATEUR DE ZONE
WIDTH / LARGEUR DEPTH / HAUTEUR

Acquittal Number / No de l'acquittement
36/10 Standard / Norme
30/10 Minimum
6/6 Standard / Norme
Carrier Code / Code du transporteur 8/10 Standard / Norme 4/6 Standard / Norme
3/6 Minimum
Cargo Control Number / No de contrôle du fret
28/10 Standard / Norme
22/10 Minimum
4/6 Standard / Norme
3/6 Minimum
Copy Designator / Désignation de l'exemple
to document width / à la largeur du document
4/6 Standard / Norme
3/6 Minimum

15. Les grandeurs des zones pour le format de connaissement qui est conforme à l'échantillon 2 sont les suivantes :

FIELD IDENTIFIER / IDENTIFICATEUR DE ZONE
WIDTH / LARGEUR DEPTH / HAUTEUR

Company logo, name and address / Symbole de la société, nom et adresse
53/10 Standard / Norme
43/10 Minimum
6/6 Standard / Norme
4/6 Minimum
Acquittal No. / No de l'acquittement 30/10 Standard / Norme 6/6 Standard / Norme
4/6 Minimum
Manifested from / Manifesté de 25/10 Standard / Norme
20/10 Minimum
2/6 Standard / Norme
To / À 25/10 Standard / Norme
20/10 Minimum
2/6 Standard / Norme
Consignee name and address / Nom et adresse du destinate
51/10 Standard / Norme
41/10 Minimum
4/6 Standard / Norme

ANNEXE A

SPÉCIFICATIONS CONCERNANT LE DOCUMENT DE CONTRÔLE DU FRET PAPIER (A6A)

1. Les documents de contrôle du fret imprimés par le secteur privé doivent être conformes aux instructions relatives au format, qui figurent ci-dessous. Aucun écart par rapport au format établi, dont les exemples figurent dans cette annexe, ne sera autorisé. Toutefois, des écarts mineurs seront tolérés en ce qui concerne les spécifications relatives aux zones à condition que le traitement du document par l'ASFC n'en soit pas ralenti.

2. Il n'est pas nécessaire que le Ministère approuve l'impression des documents de contrôle du fret par le secteur privé. Toutefois, l'ASFC rejettera, aux fins de déclaration, un document de contrôle du fret qui a été imprimé par le secteur privé d'une manière qui empêche son traitement rapide. Dans de tels cas, le transporteur devra faire imprimer de nouveau le document de contrôle du fret afin qu'il réponde aux exigences de l'ASFC.

3. L'ASFC examine continuellement les formulaires et les procédures en vigueur afin de les améliorer. Par conséquent, nous recommandons aux transporteurs de limiter la quantité de documents de contrôle du fret imprimés à un nombre suffisant pour douze mois tout au plus. Ils éviteront ainsi d'avoir une provision excédentaire advenant la modification du formulaire.

4. L'ASFC aidera les transporteurs à s'assurer que les documents de contrôle du fret imprimés par le secteur privé satisfont à ses exigences.

5. Les marchandises devront être déclarées à l'ASFC sur un des formulaires suivants :

a) une notification qui est conforme à la disposition du Conseil économique européen (CEE) (format de connaissement ICS) et indiquant le code du transporteur, le numéro de contrôle du fret et les zones Déclaration/Numéro d'acquittement sur les coins en haut et en bas du document comme dans l'échantillon 1;

b) une notification qui est conforme à l'échantillon 2;

c) un formulaire A6A, *Cargaison/Manifeste de la cargaison*, échantillon 3.

6. Lorsque la notification est employée comme document à l'appui de la déclaration d'entrée, formulaire A6 – *Déclaration générale*, le jeu des documents devra contenir cinq exemplaires des douanes dans l'ordre suivant :

1. Exemplaire de la gare
2. Exemplaire de la gare
3. Exemplaire de la gare
4. Exemplaire de la salle des comptoirs
5. Exemplaire de l'autorisation douanière de livraison

7. Lorsque la notification est employée aux fins de distribution à l'importateur ou au courtier aux fins de présentation à l'ASFC pour la mainlevée seulement, le jeu des documents devra inclure deux exemplaires des douanes : l'exemplaire de la salle des comptoirs et l'exemplaire de l'autorisation douanière de livraison.

8. Tous les exemplaires du document de contrôle du fret présentés à l'ASFC doivent être de couleur blanche.

9. Les désignations des exemplaires énumérés doivent être imprimées dans le coin inférieur gauche des exemplaires de l'ASFC :

1. Exemplaire de la gare
2. Exemplaire de la gare
3. Exemplaire de la gare
4. À remettre à l'ASFC par le destinataire : Exemplaire de la salle des comptoirs
5. À remettre à l'ASFC par le destinataire : Exemplaire de l'autorisation douanière de livraison

10. Le libellé ci-dessous, auquel l'agent des services frontaliers effectuant la mainlevée ajoutera sa signature, doit être imprimé sur le recto de l'exemplaire d'autorisation douanière de livraison, dans le coin inférieur droit :

L'expédition décrite dans la présente est maintenant remise à l'exploitant d'entrepôt.

.....

Agent des services frontaliers

Marchandises canadiennes de retour

90. Les marchandises chargées au Canada qui ne sont pas déchargées dans un port étranger et qui retournent au Canada à bord du même navire pour y être déchargées ne doivent pas être déclarées conformément aux exigences relatives à la déclaration du programme de l'IPEC et aux procédures définies dans ce mémorandum.

91. Les marchandises canadiennes de retour doivent être déclarées au moyen d'un formulaire A6A et une note indiquant qu'il s'agit de marchandises canadiennes de retour doit être inscrite dans la zone 10 du formulaire A6A.

92. Si le navire transporte uniquement des marchandises canadiennes retournées, veuillez suivre les procédures définies dans le Mémorandum D3-5-1, *Navires en service international* pour la déclaration du navire.

93. Si, en plus de marchandises canadiennes retournées, le navire transporte des marchandises chargées à l'étranger, le transporteur doit transmettre des déclarations de fret du programme de l'IPEC pour les marchandises étrangères uniquement.

94. Si applicable, le numéro de référence du moyen de transport de l'IPEC doit figurer sur le formulaire A6A pour les marchandises canadiennes de retour.

Renseignements sur les pénalités

95. Pour de plus amples renseignements sur les pénalités administratives, veuillez consulter le Mémorandum D22-1-1, *Régime de sanctions administratives pécuniaires (RSAP)*. On peut également trouver plus d'informations sur le RSAP à l'adresse : **www.asfc.gc.ca**.

96. D'autres sanctions administratives, telles que la révocation des privilèges des programmes ou l'imposition de pénalités par d'autres ministères, peuvent également s'appliquer.

97. Dans certaines situations, le défaut de se conformer aux exigences de l'ASFC définies dans la *Loi sur les douanes* peut entraîner la saisie ou la confiscation des marchandises ou du moyen de transport et, dans les cas les plus graves, des accusations pourraient être portées au criminel.

RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES

98. Veuillez faire parvenir toute correspondance à l'adresse suivante :

Programmes visant les transporteurs et le fret
Division de la politique frontalière commerciale
Direction générale de l'admissibilité
Agence des services frontaliers du Canada
150, rue Isabella, 4e étage
Ottawa ON K1A 0L8

Télécopieur : 613-957-9717

78. Les procédures relatives à l'avis de détournement ne peuvent s'appliquer dans le cas d'une expédition déclarée en vertu de la procédure de transport par voie terrestre. Si, après l'arrivée au bureau de l'ASFC de destination indiqué sur le formulaire A6, une expédition doit être ré acheminée, le transporteur ou l'agent maritime cautionné doit prendre des dispositions avec le transporteur expéditeur ferroviaire ou routier pour rédiger un nouveau document de contrôle du fret A6 visant l'acheminement du fret.

79. Si les procédures de ré acheminement se font au port de déchargement ou à un endroit situé sur le chemin du port de destination, et à la suite du traitement de la déclaration d'entrée A6 par l'ASFC en ce qui a trait au transport de l'expédition, le transporteur expéditeur doit présenter un nouveau document de contrôle du fret A6 au port de déchargement.

80. Dans un tel cas, le transporteur ou l'agent maritime doit s'assurer que le transporteur expéditeur inscrit le nouveau document de contrôle du fret A6 dans la zone « Désignation et marques » pour indiquer que l'expédition a fait l'objet de la procédure de transport par voie terrestre et pour noter le bureau de l'ASFC de destination initiale. Le transporteur ou l'agent maritime doit présenter à l'ASFC, au port de déchargement, une photocopie de l'exemplaire de la gare du nouveau document de contrôle du fret A6 qui sera validée par l'ASFC. Le bureau de l'ASFC pour le port de déchargement enverra la photocopie validée et dûment annotée au bureau de réception de l'ASFC désigné à l'origine. Cette photocopie validée sera utilisée par l'ASFC pour acquitter le formulaire A6.

81. Lorsque les marchandises doivent être dédouanées au Canada, le transporteur ou l'agent maritime, ou son mandataire, doit aviser chaque destinataire de l'arrivée de l'expédition au point de dédouanement en leur envoyant des exemplaires des connaissements et des notifications de la salle des comptoirs et de l'autorisation de mainlevée des Douanes. Le destinataire doit présenter ces exemplaires à l'ASFC avec le document d'acquittement qui convient. Il revient au transporteur ou à l'agent maritime de s'assurer que les notifications présentées aux points de destination intérieure portent les mêmes numéros de contrôle du fret (numéro de code du transporteur, numéro de la déclaration d'entrée et numéro de connaissement) indiqués sur la déclaration initiale du fret présentée au port de déchargement au Canada.

82. L'ASFC dépistera la documentation de contrôle du fret maritime non acquittée chez le transporteur maritime responsable du transport par voie de terre.

Permis de cabotage

83. Pour obtenir de l'information sur les permis de cabotage, prière de consulter le Mémorandum D3-5-7, *Importation temporaire des navires*.

Exigences en matière de livraison et transferts aux entrepôts d'attente

84. Le fret arrivant par transport maritime accompagné d'un document de contrôle du fret maritime doit être déclaré à un entrepôt d'attente de la catégorie AM ou AW au port de déchargement. Pour de plus amples informations sur les entrepôts d'attente, veuillez consulter le Mémorandum D4-1-4, *Entrepôts d'attente des douanes*.

85. Le fret peut être transféré d'un entrepôt d'attente de la catégorie AM ou AW à un autre entrepôt d'attente si celui-ci relève du même bureau de l'ASFC après qu'un nouveau manifeste, papier creux ou connaissement maritime selon la procédure de transport par voie terrestre, à condition que l'entrepôt soit muni de l'agrément requis pour recevoir le fret. La partie qui effectue le transfert d'un entrepôt à l'autre doit être cautionnée, ou d'autres garanties de sécurité peuvent être imposées.

86. Les expéditions simples ou groupées peuvent être transférées à un entrepôt d'attente du transitaire (ou de son mandataire) aux fins de dédouanement, de rupture de charge ou d'acheminement après présentation des papiers creux, à condition que l'entrepôt soit muni de l'agrément requis pour recevoir le fret. Afin de pouvoir transporter des marchandises non acquittées, le transitaire doit être cautionné. Pour en savoir plus à ce sujet, veuillez consulter le Mémorandum D3-3-1, *Transport du fret expédié et groupé – Importations*.

87. Le fret intact arrivant par transport ferroviaire ou routier pour être exporté sous douane au moyen d'un document de contrôle du fret maritime peut être livré directement au(x) bureau(x) désigné(s). Pour en savoir plus, prière de consulter le Mémorandum D3-1-8, *Transport du fret – Exportations*.

88. Les expéditions déclarées en vertu de la procédure de transport de fret maritime par voie terrestre peuvent être livrées à un autre entrepôt d'attente, à condition que :

a) l'entrepôt d'attente ait été approuvé comme point de mainlevée en vertu de l'autorisation de transport par voie terrestre du transporteur maritime;

b) l'entrepôt d'attente soit muni de l'agrément requis pour recevoir le fret.

89. Les expéditions groupées qui sont consignées à un transitaire cautionné peuvent être transférées d'un point de mainlevée désigné pour le transport par voie terrestre à l'entrepôt d'attente du transitaire (ou de son mandataire) après que les papiers creux ont été présentés, à condition que l'entrepôt soit muni de l'agrément requis pour recevoir le fret.

Déclaration sur papier pour le fret exempté du programme de l'IPEC

65. Les marchandises suivantes sont exemptées des exigences de l'IPEC :

a) Fret militaire canadien ou étranger à bord d'un navire militaire affrété ou privé;

b) Fret du gouvernement à bord d'un navire du gouvernement affrété ou privé;

c) Poisson déclaré sur un navire de pêche;

d) Marchandises canadiennes de retour non déchargées au port étranger;

e) Fret commercial transporté par traversier.

66. Toutes ces marchandises, à l'exception du poisson déclaré sur un navire de pêche, doivent être quand même déclarées au moyen d'un formulaire papier A6A.

67. Le fret à décharger au Canada doit être déclaré, à l'arrivée du navire, au bureau local de l'ASFC au moyen d'une déclaration de fret A6A dûment remplie.

68. Lorsque des exemplaires des connaissements sont présentés, une liste de tous les numéros de connaissement et des marques et des numéros de tous les conteneurs à bord doit être jointe au formulaire de déclaration d'entrée.

69. Lorsqu'un connaissement couvre plus d'un chargement de conteneurs, le nombre de pièces dans chaque conteneur et le nombre total des pièces dans tous les conteneurs doivent être indiqués sur le connaissement.

70. En vertu d'arrangements locaux, des numéros n'ayant pas de double emploi assigné par des mandataires ou par des opérateurs de quai sont acceptés à titre de numéros de déclaration d'entrée de l'ASFC. Lorsqu'un transporteur possède un système informatisé qui numérote les documents relatifs au fret, les numéros attribués par le transporteur sont acceptés comme numéros de déclaration d'entrée de l'ASFC. Dans tous les autres cas, l'ASFC attribuera le numéro de la déclaration d'entrée à partir d'une série locale commençant au numéro un (1) le 1er avril de chaque année.

71. Le numéro complet de contrôle du fret attribué à une expédition doit inclure les éléments suivants : le code du transporteur, le numéro de la déclaration d'entrée, un trait d'union et le numéro de connaissement, par exemple 9386 1234-L12. Pour le fret en vrac qui n'est pas accompagné d'un connaissement, le numéro complet de contrôle du fret sera composé du code du transporteur suivi du numéro de la déclaration d'entrée, par exemple 9386 1234.

Transport par voie terrestre

72. Les transporteurs ou les agents maritimes qui veulent acheminer le fret sous douane à partir d'un port maritime canadien par voie terrestre vers une destination au Canada, pour permettre un dédouanement ou une exportation sans que le transporteur ferroviaire ou routier ait à établir de nouveaux manifestes, doivent demander l'autorisation d'utiliser la procédure de transport par voie terrestre. A cette fin, ils doivent faire parvenir deux exemplaires du formulaire E370, *Demande relative aux transactions de transporteur cautionné et aux expéditions*, ainsi qu'une garantie de 25 000 $ à l'adresse suivante :

Programmes visant les transporteurs et le fret
Division de la politique frontalière commerciale
Direction générale de l'admissibilité
Agence des services frontaliers du Canada
150, rue Isabella, 4e étage
Ottawa ON K1A 0L8

Télécopieur : 613-957-9717

Nota : La demande doit être remplie conformément aux indications fournies dans le mémorandum D3-1-1.

73. La demande doit inclure une liste des ports où un déchargement est prévu et des bureaux de l'ASFC de destination et d'exportation où le fret devra être acheminé. Dans le cas des expéditions devant être dédouanées au Canada, seuls les bureaux de l'ASFC où le transporteur ou l'agent maritime a un représentant qui assure la distribution des notifications et du fret peuvent figurer sur la liste des bureaux de l'ASFC de destination. Les entrepôts d'attente doivent être approuvés aux fins de réception du fret maritime décrit dans la procédure relative au transport par voie terrestre.

74. Le transport par voie terrestre s'applique à tout le fret devant être dédouanées au Canada. Dans le cas de marchandises devant être exportées aux États-Unis, la procédure ne peut s'appliquer que si elles sont dans des conteneurs scellés intacts. Pour plus d'information sur le fret pour exportation, veuillez consulter le D3-1-8, *Transport du fret – Exportations.*

75. Toutes les déclarations de fret doivent être placées selon les points de destination approuvés, y compris les déclarations sur la partie des marchandises qui doivent être dédouanées ou faire l'objet de nouveaux manifestes au port maritime de déchargement.

76. En acheminant le fret vers la destination intérieure donnée, le transporteur ou l'agent maritime doit indiquer sur le connaissement remis au transporteur d'acheminement : « Le présent fret est sous douane et est transporté en vertu du formulaire A6 numéro… NE PAS ÉTABLIR DE MANIFESTE ». Ainsi, le transporteur d'acheminement est avisé que, même si le fret est transporté à titre d'expédition nationale, la marchandise doit être livrée à l'entrepôt d'attente du point de destination et retenue jusqu'à ce que la mainlevée soit accordée par l'ASFC.

77. Lorsque l'ASFC a accordé la mainlevée de l'expédition, l'exemplaire de l'autorisation de mainlevée est envoyé à l'exploitant d'entrepôt à titre d'autorisation de livrer l'expédition.

52. **Remorqueur halant des barges chargées et vides** – Des rapports de fret doivent être transmis pour le fret sur chaque barge en faisant référence au numéro du rapport du moyen de transport correspondant.

53. **Barges autopropulsées** – Un rapport de fret doit être transmis pour les marchandises sur chaque barge en faisant renvoi au numéro du rapport du moyen de transport correspondant.

54. **Remorqueur transportant des marchandises qui ne sont pas sur une barge** – Le rapport de fret doit être transmis en faisant renvoi au numéro de référence du remorqueur.

55. **Remorqueur lesté ne halant pas de barge** – Le rapport de fret de l'IPEC n'est pas applicable.

Traversiers

56. Les navires, péniches, chalands et bâtiments semblables, automoteurs ou remorques, employés exclusivement ou principalement pour le transport de véhicules et de passagers dans les eaux internationales doivent être classés parmi les traversiers.

57. Les traversiers sont considérés comme une extension du mode routier et ne sont pas tenus de présenter de déclaration maritime de l'IPEC. Pour déclarer du fret ou des marchandises transportées par mode routier, veuillez consulter le Mémorandum D3-4-2, *Transport du fret par grand-route – Importation*.

58. Les passagers qui montent à bord d'un traversier ou en descendent, et les marchandises qui y sont chargées ou qui en sont déchargées, sont assujettis aux exigences habituelles en matière de déclaration. Pour en savoir plus sur les exigences habituelles en matière de déclaration, prière de consulter la série de Mémorandums D2, *Voyage international*.

59. Le fret dont la manutention est assurée exclusivement par la société de traversiers doit être déclaré sur un formulaire A8A sur lequel le nom de la société de traversiers figure à titre de transporteur. Il n'est pas nécessaire de mentionner les marchandises sur le formulaire A6, qui doit être remis à l'ASFC pour déclarer le moyen de transport (traversier) uniquement. Ce genre d'opération est assujetti à la même procédure que toute autre catégorie d'opérations commerciales. Si la société de traversiers n'a pas de code de transporteur maritime, elle doit utiliser le code 9ITN.

60. Les voitures ferroviaires assurant un service international peuvent être déclarées à l'arrivée sur un formulaire A1, *Déclaration d'entrée du train*, à la place d'un formulaire A6, lorsque les marchandises transportées dans chaque wagon sont déclarées sur des documents de contrôle du fret distincts. Pour en savoir plus sur la déclaration ferroviaire, prière de consulter les Mémorandums D3-6-6, *Transport du fret ferroviaire – Importation* et D3-6-7, *Transport du fret ferroviaire – En transit*.

Modifications aux rapports de fret, aux rapports de fret supplémentaires et aux rapports de fret pour les conteneurs vides

61. De l'information supplémentaire exigée par l'ASFC pour des raisons de gestion de risque pendant qu'un conteneur est en mode « Ne pas charger » ou en mode « Retenir » oblige le transporteur à effectuer des modifications/corrections. Le transporteur et/ou le transitaire est tenu de transmettre tout changement dès que l'expéditeur l'informe que les informations transmises à l'origine sont inexactes ou incomplètes (par ex. : le nombre de pièces diffère de celles indiquées sur le(s) rapport(s)).

62. Avant le chargement, les corrections ou changements relanceront la période de 24 heures. L'ASFC aura donc 24 heures supplémentaire pour réviser les nouvelles informations. Après le départ, les corrections ou changements apportés par voie électronique aux rapports de fret seront acceptés jusqu'au moment de la mainlevée ou de l'acquittement. Après la mainlevée ou l'acquittement (rapport de fret seulement), les corrections ou changements doivent être présentés sur le formulaire A6A papier au bureau local de l'ASFC. Un dossier doit être maintenu par le client pour des raisons de post-vérification.

Exigences relatives à la déclaration pour l'escale à de multiples ports canadiens

63. Le transporteur maritime transmettra tous les rapports de fret par voie électronique conformément aux délais de transmission de l'IPEC au PPA. Chacun des rapports de fret indiquera le port de déchargement canadien approprié.

Détournements

64. Si, lorsque le navire est en mer, le transporteur découvre qu'une partie, mais non la totalité, des conteneurs figurant sur un rapport de fret sont détournés vers un autre endroit à leur arrivée au Canada, le transporteur doit suivre les procédures suivantes afin de déclarer correctement le détournement à l'ASFC.

a) Il faut signaler les changements apportés au premier rapport de fret en soustrayant les conteneurs détournés et en modifiant le poids, le nombre d'unités et tout autre élément de données applicable.

b) Il faut transmettre un nouveau rapport de fret comportant un nouveau NCF afin de déclarer les conteneurs qui ne correspondent plus au premier NCF. Une note doit être inscrite dans la section des remarques particulières avec le premier NCF et mentionner que l'expédition est détournée.

Importateur non-résident

37. Pour les expéditions livrées au Canada dont le destinataire final est un non-résident, le nom et l'adresse à l'étranger du destinataire final seront acceptés dans les zones relatives au nom et à l'adresse du destinataire du rapport de fret électronique.

38. Le parti canadien auquel le fret est livré doit également être précisé dans les zones relatives au nom et à l'adresse du parti. Le nom et l'adresse du parti qui reçoit la livraison peut être un entrepôt, une gare de triage, etc., si le contrat de transport du transporteur y prend fin.

Compagnie de déménagement et effets personnels

39. Lorsque des effets personnels sont importés au Canada, le destinataire final est exigé. Le nom de la compagnie de déménagement peut être indiquée dans la zone du parti à notifier.

Messages de rejet

40. Si un rapport de fret, de conteneurs vides ou un rapport de fret supplémentaire est rejeté par les systèmes électroniques de l'ASFC, un message de rejet sera transmis par voie électronique au client.

41. Il incombe au client de retourner un rapport de fret électronique modifié afin de corriger l'erreur signalée dans le message de rejet.

42. Le rapport rejeté sera considéré comme une non-transmission du rapport de fret par l'ASFC jusqu'à ce que les erreurs signalées aient été corrigées et que le rapport ait été accepté par le système de l'ASFC.

43. Toute demande de renseignements ou de documentation sur les messages de rejet doivent être adressée à :

Unité du commerce électronique
Agence des services frontaliers du Canada
250, chemin Tremblay, 6e étage
Ottawa ON K1A 0L8

Téléphone :
du Canada et des États-Unis : **1-888-957-7224**
appels de l'étranger entre 8 h et 17 h (H.N.E.) :
1-613-946-0762
appels de l'étranger entre 17 h et 8 h (H.N.E.) :
1-613-946-0763

Marchandises diverses exemptées

44. Les marchandises diverses autorisées représentent le fret qui n'est ni en conteneur ou en vrac, mais qui est autrement emballé ou regroupé.

45. Les clients peuvent demander d'être exemptés de la règle des 24 heures pour la déclaration du programme de l'IPEC pour les marchandises diverses.

46. Les demandes pour une telle exemption doivent être acheminées au :

Gestionnaire
Agence des services frontaliers du Canada
Direction générale de l'exécution de la loi
Programme de la contrebande
191 Laurier av. Ouest, 13e étage
Ottawa ON K1A 0L8

47. Les renseignements à fournir dans la demande d'exemption comprennent :

a) le nom et l'adresse du transporteur maritime et son numéro de transporteur;

b) la source et la liste de la marchandise;

c) les ports de départ du navire

d) la liste de tous les ports d'escale du navire;

e) la nature et le moyen d'emballage ou d'empaquetage des marchandises expédiées;

f) le nombre de navires utilisés par le transporteur pour transporter les marchandises diverses;

g) les noms des navires;

h) les numéros de l'Organisation maritime internationale (OMI); et

i) la liste des importateurs et des expéditeurs du transporteur précisant lesquels sont membres de Partenaires en protection (PEP)

48. Les transporteurs qui ont une exemption pour leurs marchandises diverses aux États-Unis, doivent aussi remettre une copie de leur exemption avec leur demande.

Remorqueurs et barges

49. Les exigences de l'IPEC peuvent s'appliquer pour les remorqueurs et les barges conformément aux exigences et aux procédures du programme de l'IPEC et dans les délais prévus aux paragraphes 17 à 20 de ce mémorandum. Veuillez prendre note que le même numéro de voyage doit être inscrit dans les zones pertinentes de toutes les transmissions correspondantes aux remorqueurs, aux barges et au fret dont il est question dans le scénario donné. Les divers scénarios des remorqueurs et des barges sont énoncés dans les paragraphes suivants.

50. **Remorqueur halant une ou plusieurs barges transportant du fret** – Des rapports de fret précisant le numéro du rapport du moyen de transport correspondant doivent être transmis par voie électronique pour le fret transporté par chaque barge.

51. **Remorqueur halant une ou plusieurs barges ne transportant pas de fret** – Si les barges tirées par le remorqueur ne transportent aucun fret, il n'est pas nécessaire de transmettre de rapports du fret

24. Si la durée du séjour est inférieure à quatre heures, le rapport des conteneurs vides doit être transmis par voie électronique au moment du départ.

Fret en transit

25. Les rapports de fret pour le fret en transit doit être transmis dans les délais prévus dans les paragraphes 17 à 20 de ce mémorandum. La zone relative au type de manifeste maritime du rapport de fret électronique doit porter le code 23 afin d'indiquer que l'expédition est en transit au Canada. Pour en savoir plus sur les exigences de rapport de fret en transit, veuillez de consulter le Document du client du secteur maritime du programme de l'IPEC.

Fret restant à bord (FRAB)

26. Toutes les marchandises chargées dans un pays autre que les États-Unis, et qui seront considérées comme des marchandises « Fret restant à bord » (FRAB) au Canada lorsqu'elles seront en transit à destination d'un troisième pays (y compris les États-Unis), doivent respecter les exigences relatives à la communication de renseignements touchant le fret dans les délais prévus aux paragraphes 17 à 20 de ce mémorandum. La zone relative au type de manifeste maritime du rapport de fret électronique doit porter le code 26 afin d'indiquer que l'expédition est une expédition de FRAB. Pour en savoir plus sur les exigences relatives à la transmission des rapports de FRAB, veuillez de consulter le Document du client du secteur maritime du programme de l'IPEC.

Processus de transmission de l'IPEC

27. Si un rapport de fret doit être transmis avant le chargement, la date et l'heure de chargement prévu (DHCP) doivent être indiquées sur le rapport de fret. L'heure de transmission doit être au moins 24 heures avant le DHCP.

28. L'ASFC a jusqu'à la DHCP pour examiner les transmissions de rapports de fret principales et leurs rapports de fret supplémentaires. Si le transporteur ou le transitaire ne reçoit pas de message « Ne pas charger », le fret peut être chargé à la DHCP ou après celles-ci.

29. Si un message « Ne pas charger » est transmis, les marchandises ne sont pas autorisées à être chargées à bord du navire. Le transporteur doit transmettre à nouveau le rapport de fret et les informations requises et ne peut charger le fret avant d'avoir reçu un message électronique de l'ASFC indiquant que celle-ci a annulé le message « Ne pas charger ».

30. L'ASFC peut émettre un avis « Retenir » à tout moment lors du voyage d'un navire au Canada. Ce message signifie que le fret ne peut quitter le quai à l'arrivée du navire au Canada tant que l'ASFC n'aura pas envoyé de message électronique indiquant qu'elle a annulé l'avis « Retenir ».

31. Tant que le rapport de fret n'a pas été acquitté, les informations exigées par l'ASFC dans le message « Retenir » doivent être transmises par voie électronique. L'ASFC n'accepte pas les télécopies des courtiers, des transporteurs ou des transitaires, ni de leurs mandataires.

32. Si un avis « Retenir » a été émis à l'intention de fret qui a été acquitté, cet avis remplace et annule la mainlevée et le fret ne peut quitter le quai tant que l'ASFC n'a pas levé l'avis « Retenir ». Parce que le fret a été acquitté, le système de l'ASFC n'acceptera pas les modifications par voie électronique, et les changements signalés par télécopieur au bureau local de l'ASFC seront acceptés uniquement dans de telles circonstances.

33. Les transporteurs peuvent décharger le fret avant l'heure d'arrivée prévue (HAP), seulement si le dédouanement du navire a eu lieu (voir mémorandum D3-5-1), pourvu que le déchargement soit effectué dans le délai de huit heures de l'HAP. Le fret doit demeurer au quai jusqu'à l'HAP aux fins d'une possible vérification, un avis « Retenir » pouvant être émis avant l'HAP.

34. Il incombe au transporteur de vérifier si son système affiche un avis « Retenir ». Le transporteur ne doit pas appeler le bureau local de l'ASFC pour savoir si un tel avis a été émis.

35. Dans des circonstances extrêmes, un avis « Ne pas décharger » peut être émis. Dans un tel cas, le fret ne peut être déchargé du navire tant que l'ASFC n'a pas levé l'avis « Ne pas décharger ».

Activités de consortium et de cochargement

36. Lorsqu'un navire transporte du fret pour plus d'un transporteur maritime sous un régime, soit de consortium soit de co-chargement, le rapport du moyen du transport et les rapports de fret doivent être transmis de la façon qui suit.

a) Le transporteur ou le mandataire du propriétaire du navire (transporteur principal) doit présenter un rapport du moyen de transport de l'IPEC. Le code du transporteur doit être suivi d'un « C » dans le numéro du rapport du moyen de transport afin d'indiquer qu'il s'agit d'un régime de consortium. Les codes de transporteur des autres mandataires responsables de la transmission des rapports de fret doivent être inscrits dans le champ approprié des éléments de données.

b) Le transporteur principal établit le numéro de référence du moyen de transport. Le NRMT créé le lien entre tous les rapports du fret et le navire sur lequel le fret arrivera. Par conséquent, le NRMT doit être déclaré sur tous les rapports du fret pour chacun des membres du consortium. Le transporteur principal doit assigner et communiquer le NRMT, à tous ses partenaires, bien avant que la première cargaison soit chargée à bord du navire, au port. Ceci permettra à tous les transporteurs faisant partie du consortium de transmettre les rapports de fret, 24 heures avant le chargement.

que le Canada qui arrivent dans un port canadien. Cette exigence s'applique à toutes les expéditions d'importation, en transit et de fret restant à bord (FRAB). Les exemptions à l'IPEC sont énumérées au paragraphe 65 de ce mémorandum. Pour ce qui est des exigences en matière de déclaration et de l'IPEC concernant le moyen de transport, veuillez consulter le Mémorandum D3-5-1, *Navires en service international*. Pour en savoir plus sur les éléments de données de l'IPEC relatifs au fret, prière de consulter le *Règlement sur la déclaration des marchandises importées,* annexe 2, partie 1 ou l'annexe B de ce mémorandum.

Nota : Les procédures pour devenir un client de l'EDI sont expliquées dans la section *Commerce électronique* du site Web de l'ASFC et dans le Mémorandum D3-1-1, *Règlement sur l'importation, le transport et l'exportation des marchandises*. Pour plus d'information sur le formulaire de demande d'inscription au système de déclaration du fret par EDI, veuillez consulter le Mémorandum D3-1-1.

Exigences en matière de rapport de fret principal (OS 83)

10. Le raport de fret maritime (OS 83) doit être transmis à l'ASFC par le transporteur responsable du mouvement du fret ou par un prestataire de services autorisé par ce transporteur à faire la transmission en son nom, dans les délais fixés dont fait état le aux paragraphes 17 ou 20 du présent mémorandum. Un rapport de fret maritime est obligatoire lorsqu'il s'agit d'une expédition importée, en transit ou FRAB non visée par une exemption. Une liste complète des renseignements qu'un transporteur maritime doit fournir dans la déclaration de fret maritime figure dans le Document à l'intention des clients IPEC – Maritime.

Exigences en matière de rapport de fret supplémentaire (OS687)

11. Le transporteur maritime doit être convaincu que le transitaire fournira des données détaillées dans le rapport supplémentaire de fret, et ce, dans les délais prescrits. Si le transitaire transmet le rapport de fret supplémentaire à l'ASFC, le transporteur doit fournir au transitaire le numéro de contrôle du fret de la déclaration de fret.

12. Le numéro de contrôle du fret (NCF) du transporteur maritime doit figurer sur tous les rapports supplémentaires de fret connexes afin de permettre de faire le lien entre le rapport supplémentaire de fret et le rapport de fret correspondant.

13. Le transitaire doit inclure le numéro de contrôle du fret de la déclaration de fret en tant que renvoi dans la déclaration de fret supplémentaire.

14. La date et l'heure de chargement prévu doivent être indiqués sur tous les rapports de fret supplémentaires selon l'heure normale de l'Est (HNE).

15. Lorsque le transporteur n'est pas satisfait avec les conditions énoncées au paragraphe 11 de ce mémorandum, il doit obtenir les détails de l'expédition, tel que le nom de l'expéditeur réel, le destinataire final, description complète des marchandises, etc., auprès du transitaire. Pour en savoir plus sur les procédures relatives à cette exigence et pour obtenir la liste complète des éléments obligatoires à soumettre dans le rapport supplémentaire de fret, veuillez consulter le Document du client maritime du programme de l'IPEC.

16. Le rapport de fret supplémentaire (OS687) est obligatoire pour toutes le fret d'importation, en transit et FRAB non chargé aux États-Unis. Les exigences en matière de rapport de fret supplémentaire pour le FRAB chargé aux États-Unis et le FRAB en destination des États-Unis seront introduites dans une phase ultérieure de l'IPEC.

Délais de transmission de l'IPEC

17. Les délais de transmission des rapports de fret et des rapports supplémentaires de fret dépendent du type de fret transporté.

Fret chargé dans un pays autre que les États-Unis et Puerto Rico

18. L'IPEC pour le fret en conteneur et les marchandises diverses non exemptées doivent être transmis au moins 24 heures avant leur chargement dans le port étranger.

19. L'IPEC pour le fret en vrac et les marchandises diverses exemptées doivent être transmis au moins 24 heures avant leur arrivée au premier port canadien. Si la durée du voyage dure moins de 24 heures, l'IPEC doit être soumise au moment du départ du port étranger.

Fret chargé aux Etats-Unis et au Puerto Rico

20. Les rapports de fret pour toutes les marchandises, de quelque sorte que ce soit, doivent être transmises électroniquement au moins 24 heures avant l'arrivée du navire dans le premier port canadien. Si la durée du séjour au Canada est inférieure à 24 heures, les données sur le fret doivent être transmises au moment où le navire quitte les États-Unis.

Conteneurs vides

21. L'IPEC de fret pour tous les conteneurs vides chargés dans un pays autre que les États-Unis doivent être transmises par voie électronique au moyen d'un rapport de conteneurs vides 96 heures avant l'arrivée dans le premier port canadien.

22. Si la durée du séjour au Canada est inférieure à 96 heures, le rapport doit être transmis électroniquement au moment du départ du port étranger.

23. L'IPEC de fret pour tous les conteneurs vides chargés aux États-Unis doivent être transmises électroniquement au moyen d'un rapport des conteneurs vides au moins quatre heures avant l'arrivée du navire dans le premier port canadien.

Ottawa, le 13 août 2008

MÉMORANDUM D3-5-2

TRANSPORT DU FRET MARITIME – IMPORTATIONS

TABLE DES MATIÈRES

	Page
Lignes directrices et renseignements généraux	1
Premier port d'arrivée	1
Arrêts d'urgence	1
Transmission de l'information préalable sur les expéditions commerciales (IPEC) – Fret	1
Exigences en matière de rapport de fret principal (OS83)	2
Exigences en matière de rapport de fret supplémentaire (OS687)	2
Délais de transmission de l'IPEC	2
Processus de transmission de l'IPEC	3
Activités de consortium et de cochargement	3
Importateur non-résident	4
Compagnie de déménagement et effets personnels	4
Message de rejet	4
Marchandises diverses exemptées	4
Remorqueurs et barges	4
Traversiers	5
Modifications aux rapports de fret, aux rapport de fret supplémentaire et aux rapports de fret pour les conteneurs vides	5
Exigences relatives à la transmission et à la déclaration pour l'escale à de multiples ports canadiens	5
Détournements	5
Déclaration sur papier pour le fret exempté du programme de l'IPEC	6
Transport par voie terrestre	6
Permis de cabotage	7
Exigences en matière de livraison et transfert aux entrepôts d'attente	7
Marchandises canadiennes de retour	8
Renseignements sur les pénalités	8
Renseignements supplémentaires	8
Annexe A – Spécifications concernant le document de contrôle du fret papier (A6A)	9
Annexe B – Exigences relatives aux données de l'IPEC	12

LIGNES DIRECTRICES ET RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

1. Il incombe aux Programmes des transporteurs et du fret, Division de la politique frontalière du secteur commercial, Direction des programmes de l'observation et de la frontière, Direction générale de l'admissibilité, Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) de formuler les politiques et les procédures nationales relatives à la déclaration à l'ASFC du fret commercial.

Premier port d'arrivée

2. Le premier port d'arrivée (PPA) est le premier port canadien où le navire fait escale pour l'une quelconque de ces activités : activités de l'équipage, activités de fret, soutage ou inspections de la voie maritime.

3. L'ASFC a désigné deux ports comme PPA pour les Grands Lacs, que le navire y fasse escale ou non : Montréal et Port Colborne

4. Pour les navires qui voyagent au Canada des côtes vers l'amont, Montréal a été désigné comme PPA, à moins que le navire fasse d'abord escale ailleurs au Canada. Le capitaine doit être prêt à s'arrêter pour une vérification, au besoin.

5. Pour les navires transportant des marchandises chargées aux États-Unis qui quittent les Grands Lacs et passent par le canal Welland, Port Colborne a été désigné comme PPA, à moins que le navire ne fasse d'abord escale ailleurs au Canada. Le capitaine doit être prêt à s'arrêter pour une vérification, au besoin.

6. Le PPA doit être communiqué dans tous les rapports de moyen de transport.

Arrêts d'urgence

7. Les arrêts d'urgence se définissent comme des arrêts effectués pour des raisons médicales ou météorologiques, des problèmes mécaniques ou des menaces à la sécurité.

8. Si ces arrêts durent plus de huit heures, les transporteurs sont tenus d'aviser par téléphone avec les nouvelles informations le Centre national d'évaluation du risque, au 613-948-3939 pour les clients étrangers, ou au **1-800-523-5072** pour les appels de l'Amérique du Nord. Les données sur le fret et sur le moyen de transport doivent être mises à jour par voie électronique dès qu'ils sont connus pour refléter le nouveau PPA et son heure et date d'arrivée prévue.

Transmission de l'information préalable sur les expéditions commerciales (IPEC) – Fret

9. L'ASFC exige, en vertu du programme de l'IPEC, que tous les transporteurs maritimes transmettent des rapports électroniques sur le fret et les rapports supplémentaires sur le fret PPA au moyen des systèmes d'échange des données informatisées (EDI) dans les délais requis par l'IPEC. Cette exigence s'applique à tous les navires transportant des marchandises commerciales chargées dans un pays autre

Ottawa, le 13 août 2008

MÉMORANDUM D3-5-2

En résumé

TRANSPORT DU FRET MARITIME – IMPORTATIONS

1. Ce mémorandum a été révisé afin de tenir compte des politiques et des procédures de déclaration relatives aux transporteurs et au fret actuelles, y compris des exigences du programme de l'Information préalable sur les expéditions commerciales (IPEC). Il comporte également les coordonnées mises à jour des personnes-ressources de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC).

2. Les éléments qui se rattachent au programme de l'IPEC ont été intégrés à ce mémorandum, de même qu'aux Mémorandums D3-1-1, *Politique sur l'importation et le transport des marchandises*, D3-2-1, *Trafic aérien international*; D3-2-2, *Transport du fret aérien – Importations* et D3-5-2, *Transport du fret maritime – Importations*.

3. Les procédures et les lignes directrices concernant le chargement et le déchargement de fret à des ports non desservis par l'ASFC ont été déplacées du mémorandum D3-5-2 au D3-5-1.

4. Les exigences relatives aux données de l'IPEC ont été ajoutées à l'annexe B de ce mémorandum.

Imprimé au Canada

Canada

Canada Border Services Agency | Agence des services frontaliers du Canada

Ottawa, December 6, 2011

MEMORANDUM D3-5-7

In Brief

TEMPORARY IMPORTATION OF VESSELS

1. This memorandum has been revised to update the contact information for the Canada Border Services Agency and the Canadian Transportation Agency.

2. In addition, paragraph 40 of the memorandum has been revised to reflect an exception to the rule that once a vessel leaves Canadian waters and goes International, the Coasting Trade Licence is no longer valid and will be cancelled by the CBSA. The exception to this rule are tankers and cruise vessels that have as part of its licence conditions, potential stops at foreign ports, where the last leg of the transportation is destined for a Canadian location.

Printed in Canada

Ottawa, December 6, 2011

MEMORANDUM D3-5-7

TEMPORARY IMPORTATION OF VESSELS

This memorandum outlines the laws, policies, and procedures governing the temporary importation of vessels into Canada for use in the Canadian coasting trade.

Legislation

Definition – *Vessel Duties Reduction or Removal Regulation*

"Canadian customs waters" means all the waters in the territorial sea, internal waters, and the waters above the continental shelf of Canada within which a vessel falls under Customs jurisdiction by virtue of the *Customs and Excise Offshore Application Act. (eaux douanières canadiennes)*

Definitions – *Coasting Trade Act*

"Coasting trade" means

(a) the carriage of goods by ship, or by ship and any other mode of transport, from one place in Canada or above the continental shelf of Canada to any other place in Canada or above the continental shelf of Canada, either directly or by way of a place outside Canada, but, with respect to waters above the continental shelf of Canada, includes the carriage of goods only in relation to the exploration, exploitation or transportation of the mineral or non-living natural resources of the continental shelf of Canada;

(b) subject to paragraph *(c)*, the carriage of passengers by ship from any place in Canada situated on a lake or river to the same place, or to any other place in Canada, either directly or by way of a place outside Canada,

(c) the carriage of passengers by ship from any place situated on the St. Lawrence River northeast of the Saint Lambert lock or on the Fraser River west of the Mission Bridge

(i) to the same place, without any call at any port outside Canada, other than one or more technical or emergency calls, or

(ii) to any other place in Canada, other than as an in-transit call, either directly or by way of a place outside Canada,

(d) the carriage of passengers by ship from any place in Canada other than from a place to which paragraph *(b)* or *(c)* applies

(i) to the same place, without any call at any port outside Canada, other than one or more technical or emergency calls, or

(ii) to any other place in Canada, other than as an in-transit call, either directly or by way of a place outside Canada,

(e) the carriage of passengers by ship

(i) from any place in Canada to any place above the continental shelf of Canada,

(ii) from any place above the continental shelf of Canada to any place in Canada, or

(iii) from any place above the continental shelf of Canada to the same place or to any other place above the continental shelf of Canada where the carriage of the passengers is in relation to the exploration, exploitation or transportation of the mineral or non-living natural resources of the continental shelf of Canada, and

(f) the engaging, by ship, in any other marine activity of a commercial nature in Canadian waters and, with respect to waters above the continental shelf of Canada, in such other marine activities of a commercial nature that are in relation to the exploration, exploitation or transportation of the mineral or non-living natural resources of the continental shelf of Canada.

"Canadian ship" means a ship

(a) registered or listed under Part 2 of the *Canada Shipping Act, 2001* and in respect of which all duties and taxes under the *Customs Tariff* and the *Excise Tax Act* have been paid; or

(b) built in Canada and not required or entitled to be registered under Part 2 of the *Canada Shipping Act*; or

"non-duty paid ship" means a ship registered in Canada in respect of which any duties and taxes under the *Customs Tariff* and the *Excise Tax Act* have not been paid;

"Foreign ship", means a ship other than a Canadian ship or a non-duty paid ship.

GUIDELINES AND GENERAL INFORMATION

Introduction

1. The Canada Border Services Agency (CBSA), in association with the Canadian Transportation Agency (CTA) and Transport Canada, is responsible for administering a temporary admission program for vessels. The program provides temporary, short-term market needs that cannot be filled from the existing capacity in Canada. Under the program, foreign and non-duty-paid vessel operators may apply to operate these vessels temporarily in Canada under a *Coasting Trade Licence* (Form C48) and on a duty-reduced basis when no suitable Canadian vessel is available to carry out a specific movement or provide a particular service.

2. The CTA is responsible for determining whether a suitable Canadian vessel is available to perform the coasting trade activity specified in the application. Once the CTA determines that no suitable Canadian vessel is available, the CBSA issues a letter of authority allowing the applicant to complete the process for a *Coasting Trade Licence* and start operations.

3. Legislative and regulatory requirements covering the program are found in the *Customs Act*, *Customs Tariff*, *Coasting Trade Act*, and in various regulations under these and other Acts.

Reduction or Removal of Duties

4. Duties reduction and removal provisions for vessels are found in the *Vessel Duties Reduction or Removal Regulations*. The Regulations are set under an authority in a supplementary note to Chapter 89 of the *Customs Tariff*. How the provisions are applied depends on the circumstances involved in a given situation.

5. Other regulations under the *Customs Tariff*, such as Memorandum D8-1-1, *Amendments to Temporary Importation (Tariff Item No. 9993.00.00) Regulations*, set the duty reduction and duty removal provisions that may apply to certain vessels temporarily admitted to Canada for repair or alteration.

6. For vessels temporarily admitted to the coasting trade, the *Vessel Duties Reduction or Removal Regulations* provide the reduction or removal of duties that apply under the *Customs Tariff* when certain terms and conditions are met.

7. The duties reduction for vessels authorized to operate temporarily in the coasting trade are under what is referred to as the "1/120 provision" (see paragraphs 29 to 32). The exceptions to the above are vessels authorized to operate in the coasting trade of Canada in an "intercoastal movement" (see paragraph 42) and cruise ships authorized to operate on condition that no suitable Canadian vessel is available (see paragraph 39). In such cases, duties on the vessel will be reduced to zero for that movement.

8. In addition, the *Vessel Duties Reduction or Removal Regulations*, under specified conditions, reduce or remove duties that apply to vessels temporarily stored in Canada or to certain vessels returning to Canada after being repaired or modified (see paragraphs 43 and 45).

General

9. A carrier who qualifies for a *Coasting Trade Licence* and who desires to transport in bond goods by vessel within Canada must be authorized as a bonded marine carrier. Carriers may apply for bonded status by forwarding a Form E370, in duplicate, together with security in the amount of $25 000 to the CBSA's Commercial Licensing and Security Unit. For information on the completion of Form E370 refer to Memorandum D3-1-1. The security may be in the form of cash, certified cheque, registered Government of Canada Bonds, or a bond of a government approved guarantee company in the format prescribed in Memorandum D3-1-1. Information on posting security may be found in Memorandum D1-7-1, *Posting Security for Transacting Bonded Operations*.

10. In the case of vessels operating in the coasting trade, each separate in bond shipment will be re-manifested on a *Cargo Control Document*, Form A8A. The *Cargo Control Document* specifications for private printed documents and the completion requirements for form A8A are in Memorandum D3-1-1.

11. At the point of lading the cargo control documents must be presented to the CBSA for numbering from the local CBSA office series of numbers, except where a carrier has been assigned a series or block of numbers for its own use. In either case, the number will be prefixed by the carrier's code.

Coasting Trade

12. The term "coasting trade" under the *Coasting Trade Act* covers all commercial marine activities in Canadian waters, including among other things, the carriage of passengers or goods, and offshore exploration and development activities on the Canadian continental shelf (see the section on legislation).

Exceptions to *Coasting Trade Act* Provisions

13. A *Coasting Trade Licence* is not required for a foreign ship or non-duty-paid ship that is:

(a) used as a fishing vessel, as defined by the *Coastal Fisheries Protection Act*, in any activity governed by that Act and that does not carry any goods or

passengers other than goods or passengers incidental to any activity governed by that Act;

(b) engaged in any ocean research activity commissioned by the Department of Fisheries and Oceans;

(c) operated or sponsored by a foreign government that has sought and received the consent of the Minister of Foreign Affairs to conduct marine scientific research;

(d) engaged in salvage operations, except where such operations are performed in Canadian waters;

(e) engaged, with the approval of a person designated as a pollution prevention officer under section 174 of the *Canada Shipping Act, 2001* or authorized under paragraph 11 (2)*(d)* of that Act to carry out inspections, in activities related to a marine pollution emergency or to a risk of a marine pollution emergency;

(f) conducting operations permitted by the *United States Wreckers Act*.

14. Although the above vessels do not require a *Coasting Trade Licence*, they remain subject to the provisions of the *Customs Tariff* and may be dutiable, unless excepted by other specific duties relief mechanisms. Under the *Customs Act*, such vessels are also required to report to the CBSA on their arrival in and their departure from Canada.

15. A foreign ship or a non-duty-paid ship does not require a *Coasting Trade Licence* when assisting persons, ships, or aircraft in danger or distress in Canadian waters. The *Goods for Emergency Use Remission Order* provides tariff relief on vessels during these operations.

16. A foreign ship or a non-duty-paid ship does not require a *Coasting Trade Licence* to conduct operations permitted by the *United States Wreckers Act*. While the Act stipulates that vessels are not subject to duty while conducting such operations, they are not excluded from the requirement to make a timely report to the CBSA about their activities in Canada.

Application for a *Coasting Trade Licence*

17. An *Application for Vessel Temporary Admission to the Coasting Trade of Canada* by a foreign or non-duty-paid vessel is, in addition, an application for temporary admission of the vessel on a duty-reduced basis, or in certain circumstances, duty-removal basis. Such applications must:

(a) be made by a person resident in Canada, who is acting on behalf of the ship;

(b) be submitted on a completed Form C47,

Note: The Canadian Transportation Agency guideline which is located at **www.cta.gc.ca** outlines the various time frames for different types of applications.

18. Applications should be for a specific vessel and usage and be as complete and precise as possible (for example, to use the Canadian registered, non-duty-paid vessel, MV AXYZ, to move 300,000 bbls. of light crude, in one movement from the abc refinery located at __ to the xyz dock at ___, starting on January 1, 20xx, and ending on January 14, 20xx). Incomplete applications, or those containing a very general request will cause delays in processing the application. For the best results, send your fully completed applications and any attachments to the CBSA, and send copies of all documentation to the CTA at the following addresses:

Canada Border Services Agency
Licensing Unit
150 Isabella, 10th Floor
Ottawa ON K1A 0L8

Telephone: 613-952-2734
Fax: 613-957-9717

E-Mail: coastingtrade-cabotage@cbsa-asfc.gc.ca
Web site: **www.cbsa.gc.ca**

Canadian Transportation Agency
Insurance and Marine Determination Division
15 Eddy Street
Gatineau QC K1A 0N9

Telephone: 819-997-8354
Fax: 819-934-0631

E-mail: maritime@otc-cta.gc.ca
Web site: **www.cta.gc.ca**

Note: On receipt of a copy of a properly completed application, the CTA will determine if a suitable Canadian vessel is available.

Issuance of the *Coasting Trade Licence*

19. Once the CTA has issued a determination that no suitable Canadian vessel is available, the CBSA will send a letter of authorization to the applicant. This letter outlines the remaining procedures required for the applicant to obtain the *Coasting Trade Licence* for the vessel and begin operations.

20. The applicant will be required to present to the CBSA office specified in the application and named in the letter of authority, the following:

(a) a copy of the letter of authorization;

(b) satisfactory evidence that the vessel complies with safety, pollution prevention, and competency requirements; and

(c) proof of payment of any applicable duties and taxes.

21. The Marine Safety Branch of Transport Canada is responsible for administering provisions regulating safety and competency requirements for vessels and their crews operating in Canadian waters. The *Coasting Trade Act* stipulates that before a *Coasting Trade Licence* can be issued, satisfactory evidence that the vessel complies with all the safety, pollution prevention, and competency requirements for its temporary use in Canada must be submitted to the CBSA. The applicant must submit an "appropriate certificate" from the Marine Safety Branch along with the other documents as described in paragraph 20. Examples of appropriate certificates are S.I.C. 10, Survey, the Ship Safety Record of Exemption or letter of compliance, or S.I.C. 16, Inspection Certificate.

22. For more information on safety, pollution, and competency requirements contact:

Transport Canada
Marine Safety Branch
11th floor
Place de Ville, Tower C
330 Sparks Street
Ottawa ON K1A 0N8

Telephone: 613-998-0612
Fax: 613-954-1032

23. Before the *Coasting Trade Licence* can be issued, the CBSA also requires proof of satisfactory payment arrangements of applicable duties and taxes. Generally, foreign and non-duty-paid vessels that have a letter of authorization for temporary admission to the coasting trade of Canada will submit a Form B3, *Canada Customs Coding Form*, for the payments of duties and taxes on the 1/120 basis.

24. There may be instances where an application for a *Coasting Trade Licence* is made on behalf of a foreign flagged, Canadian-built or duty-paid vessel. Provided that no repairs or modifications to the vessel have been made in a foreign country, there will be no duty liability owing. However, Canadian-built or duty-paid vessels returning to Canadian waters within one year of having repairs done in a foreign country or within three years of having modifications done will have to pay duties and taxes. For vessels entering the coasting trade on a temporary basis, duties and taxes will be assessed on the basis of 1/120 of the full value of the vessel. If a vessel is returning permanently to the coasting trade, duties and taxes will be collected on the value of the repairs or modifications.

Reporting Requirements

25. All vessels, including Canadian vessels, entering Canadian waters are required under Section 12 of the *Customs Act* to report their arrival to the nearest CBSA office using Form A6, *General Declaration*. Vessels authorized to operate in the coasting trade must make a report inward to the coasting trade.

26. As soon as the coasting trade movements set out in the *Coasting Trade Licence* are complete, vessels must report outward using Form A6. This confirmation of the vessel's departure closes the file that was opened by the inward report on arrival and the issuing of the *Coasting Trade Licence*. Vessels that are authorized to continue the coasting trade movement for an additional period will report outward only at the end of the final authorized period. However, an application to continue must be made before the expiry of the previous authorization.

27. Vessels that have completed the coasting trade movement but have been authorized to transfer to a different temporary admission provision to remain in Canada, or are to be fully duty-paid, must complete Form A6 to confirm that the vessel is no longer in the coasting trade. A notation about the change should be made on Form A6 and a copy of that authorization attached, or where applicable, a copy of Form B3 attached.

28. The notification of the vessel's departure is used to confirm the number of reduced duty payments on the basis of 1/120 that are required as a result of the vessel's authorized use in the coasting trade, and to indicate that additional payments on the 1/120 basis are not outstanding.

29. Those who do not use their *Coasting Trade Licence* and approved authorization for temporary admission of a vessel, should advise the CBSA and the CTA in writing to avoid later investigation and requests for additional payment of duties.

Time Periods

30. Under the *Coasting Trade Act*, the maximum period for a *Coasting Trade Licence* is 12 months. This may be extended, upon application, for any number of additional periods of up to 12 months, if a further search of the Canadian marine industry finds that no suitable Canadian vessel is available.

31. Under the *Vessel Duties Reduction or Removal Regulations*, duties on vessels authorized to be temporarily imported for use in Canadian waters will be reduced on the basis of 1/120 for no more than 12 consecutive months. The Regulations also provide duties to be reduced on the basis of 1/120 for additional periods of not more than 12 consecutive months subject to the availability situation.

Accounting Procedures on the 1/120 Basis

32. Where temporary admission of the vessel on the 1/120 basis is authorized, duty will be calculated as follows:

(a) The value of the vessel in Canadian dollars divided by 120 times the applicable rate of duty, equals the duty payable for each month or part of a month during which the vessel remains in Canada.

(b) The minimum payment under the accounting procedure equals one month (or a 30-day period) of duties. It should be noted that the goods and services tax (GST) is payable.

33. While the minimum payment under this procedure equals one month (or a 30-day period) of duties, it does not mean that a vessel is automatically duty-paid for one month's operation. It means a vessel authorized a temporary admission for less than 30 days must pay the minimum payment. If, within that month or 30-day period, an application is made and approved for the vessel to operate for the full 30-day period, no additional duty payment is required for that period. However, another search for a suitable Canadian vessel is necessary. In this case, the vessel requires an updated *Coasting Trade Licence* to continue operating.

34. Applicants should be aware that a vessel given temporary admission authorization for 15 days cannot automatically apply it to the next 15 days. Similarly, a vessel authorized for use in a particular area or for a specified purpose may not be used elsewhere, or for another purpose, unless an amendment to the original condition is sought, granted, and a new licence issued. Vessels failing to respect these conditions will be subject to payment of additional amounts of duties and enforcement action under the terms of the *Coasting Trade Act*.

35. You may pay customs duties in advance for the entire authorized period or monthly for an authorization covering more than one 30-day period. Monthly payments must be received by the CBSA before each 30-day period. In both cases, duties must be paid before the vessel is used. The *Coasting Trade Licence* is issued to reflect the period of duty payment. Under no circumstances may a *Coasting Trade Licence* be issued for a longer period than the S.I.C. 10 survey document or other appropriate certificate is valid. Transport Canada, Marine Safety Branch, would not normally validate the S.I.C. 10 survey document beyond the earliest expiry date of any of the vessel's safety compliance certificates. You should contact Transport Canada for any extenuating circumstances involving the safety compliance of a ship.

36. If you decide to permanently import a vessel currently operating on a temporary admission authorization, the amount of customs duties payable on the vessel may be reduced by an amount equal to the duty paid under the current authorization. No credit can be given for duty paid on a previous authorization or on an authorization that has lapsed or been terminated.

37. The value of a vessel and the rate of duty under the *Customs Tariff* are fixed at the time of importation. This includes the value of all parts and equipment on the vessel when it arrives in Canada. Parts and equipment imported after arrival are not admissible on a 1/120 basis, nor is the value of the vessel adjusted to take such items into account. These goods must be accounted for in the usual manner at the time that they are imported.

38. Regulations under subsection 215(2) of Part IX of the *Excise Tax Act* provide that vessels and vessel repairs qualifying for partial duty reduction under the *Vessel Duties Reduction or Removal Regulations*, also qualify for the same proportion of GST relief.

39. Regulations under item 8 of Schedule VII of the *Excise Tax Act* provide that vessels and vessel repairs qualifying for duty removal under the *Vessel Duties Reduction or Removal Regulations*, also qualify for GST removal as non-taxable imports.

Canadian Waters

40. Once a *Coasting Trade Licence* is issued, the vessel must remain within Canadian waters for the *Coasting Trade Licence* to remain valid for the duration of the authorization. Once a vessel leaves Canadian waters and goes International, the *Coasting Trade Licence* is no longer valid and will be cancelled by the CBSA. The exception to this rule are tankers and cruise vessels that have as part of its licence conditions, potential stops at foreign ports, where the last leg of the transportation is destined for a Canadian location.

Two-week Window Respecting the Length of *Coasting Trade Licence*

41. A company may request a change in the authorization dates by a maximum of two weeks from the beginning or ending dates, however, the length or duration of the permission can not be extended. This type of request often stems from a vessel arriving late in Canada.

42. The CBSA is allowing a two-week window based on the mutual understanding of the Marine Ad Hoc Working Committee. The committee has stated the following: "With respect to the duration or length of the permission, it is recognized that dates could fluctuate and consequently, under normal circumstances, limited changes will be accommodated by two weeks from either the beginning or ending dates, provided the length or duration of the permission is not extended. The question of whether Canadian vessels had been offered in relation to the initial application will be considered in reviewing this type of request.

43. If approved, the CBSA's Licensing Unit will respond by issuing a letter advising the authorization can be amended by a two-week window either from the beginning or ending dates The Canadian Coast Guard has agreed to the acceptability of the two-week window policy.

Note: All applicants, offerors and/or objectors participating in this process are reminded that, pursuant to sections 18 and 19 of the *Coasting Trade Act*, it is a criminal offence for a person to knowingly make a false or misleading statement, either orally or in writing, as the case may be, in

the course of a *Coasting Trade Licence* proceeding. The following appears in the CTA's guidelines under Appendix A:

> 18. No person shall knowingly make a false or misleading statement, either orally or in writing, as the case may be,
>
> *(a)* in an application for a licence;
>
> *(b)* to the CTA pursuant to a request under section 9; or
>
> *(c)* to an enforcement officer while the enforcement officer is engaged in carrying out that enforcement officer's duties and functions under this Act.
>
> 19. Every person who contravenes section 17 or 18 is guilty of an offence punishable on summary conviction and is liable to a fine of not more than fifteen thousand dollars or to imprisonment for a term not exceeding twelve months or to both.

Cruise Ships

44. Sections 3 and 5 of the *Vessel Duties Reduction or Removal Regulations* provide the removal of customs duties on certain cruise ships that are temporarily imported for use in Canada, on condition that no suitable Canadian vessel is available. Cruise ships are defined in the Regulations as passenger vessels with overnight accommodations for at least 100 people excluding crew accommodations. The definition specifically excludes ships engaged in scheduled passenger or cargo ferry service from qualifying for the duty removal provisions given to cruise ships.

45. You may apply under the vessel temporary admission program for a *Coasting Trade Licence* and payment of duties on the 1/120 basis for passenger vessels with overnight accommodations for less than 100 persons.

Intercoastal Vessels

46. The *Vessel Duties Reduction or Removal Regulations* provide vessels used to transport cargo from one coast to another in Canada within prescribed latitudes and longitudes, to a removal of the duties that would otherwise be payable on the vessel as a result of the movement. The duties removal applies only to vessels moving cargo, but excluding passengers. In general, this would include vessels moving cargo between a point on the west coast of Canada, south of latitude 60 degrees (a line running just south of Seward, Alaska, through Hudson's Bay to the southern tip of Greenland) and a point in the east of Canada that is east of longitude 95 degrees (a line running from approximately Resolute [Iqaluit] on Cornwallis Island, through Manitoba somewhat west of Churchill and west of Kenora onward through the United States). Thus, movements between points such as Churchill and Tuktoyaktuk would be excluded.

Temporary Storage

47. Vessels that have been demobilized, that is removed from active service and not used as a storage facility or as a temporary residence, may be temporarily admitted into Canada for storage in a port facility. The *Vessel Duties Reduction or Removal Regulations* provide that the customs duties shall be removed for a period not exceeding 12 consecutive months subject to renewal for an additional period or periods not exceeding 12 months. An application for storage must be made at the CBSA office where the vessel is to be stored. The Regulations require an importer to deposit satisfactory security in an amount up to that of the customs duties otherwise payable on the vessel. The vessel may be documented on Form E29B, *Temporary Admission Permit*, for control purposes. Requests for storage are to include the following information:

(a) the vessel name and flag (country of registry);

(b) the value in Canadian dollars;

(c) the specific location of the vessel while in storage;

(d) the duration of the storage; and

(e) the name, address, and telephone number of a contact for CBSA purposes.

Failure to Meet Conditions

48. Vessels imported under temporary admission authority may be used only for the authorized purpose. On expiration of the authority, the vessel is to be:

(a) exported from Canada, if they are conditionally exempted from duty under the *Customs and Excise Offshore Application Act* (CEOAA) and are removed beyond the territorial sea;

(b) fully duty-paid;

(c) authorized by the Minister to be placed in a Canadian facility for repairs, overhaul, or adjustment; or

(d) the subject of a further authorization for temporary importation under the Regulations.

49. Where these conditions are not met, or the vessel is used for any purpose other than that set out in the authorization, the duties reduction or removal will be recalculated as follows:

(a) for a vessel imported on the 1/120 basis, the duties reduction will be recalculated on the 1/50 basis for the total period in default, and

(b) for a vessel imported under the duty removal provisions, the duties removal will instead be calculated as a duties reduction on the 1/100 basis for the total period in default.

50. A vessel that does not comply with the conditions of its *Coasting Trade Licence*, is in non-compliance with the *Coasting Trade Act* and subject to penalties and fines as well as the cancellation of the *Coasting Trade Licence*.

Repairs or Modifications

51. Repairs or modifications made to a Canadian vessel outside Canada must be reported on Form A6 (inward report) to the local CBSA office at the first port of arrival in Canada. Complementary documentation should be provided to include:

(a) a complete description of the repairs or modifications;

(b) name, address, and telephone and fax numbers of people to contact for additional information; and

(c) supporting documentation in the form of work orders, invoices, receipts, and other related documents.

52. The repair and modification provisions of the Regulations apply only to those vessels that are Canadian-built or duty-paid in Canada, are returning permanently to the Canadian coasting trade, and were not only exported from Canada to obtain repairs or modifications. The exception to this would be unforeseen emergency repairs.

53. For repairs made abroad within one year before the vessel's return to Canada, duties and taxes are to be paid on the total value of the repairs in Canadian dollars at the duty rate applicable to the vessel.

54. For repairs made abroad more than one year before the vessel's return to Canada, duties on the vessel will be removed providing the vessel has not returned to Canadian waters in the interim. This means that if the vessel enters Canadian waters for any reason during the one-year period, duties and taxes on the value of the repairs will be collected.

55. For modifications made abroad within three years before the vessel's return to Canada, duties and taxes are to be paid on the value of the modifications in Canadian dollars at the duty rate applicable to the vessel.

56. For modifications made abroad more than three years before the vessel's return to Canada, the customs duties on the vessel will be removed, providing the vessel has not returned to Canadian waters in the interim. This means that if the vessel enters Canadian waters for any reason during the three-year period, duties and taxes on the value of the modifications will be collected.

57. In the Regulations, repairs is the restoration of a vessel to the condition of the vessel at the time it last departed from Canadian customs waters, including any parts, materials, and labour incurred in making the repairs.

58. The Regulations consider modifications to be any work done on a vessel other than repairs.

59. The Regulations require that essential repairs must result from an unforeseen contingency that occurred outside Canadian customs waters and were necessary to ensure the seaworthiness or safety of the vessel, or to enable the vessel to safely reach its port of destination, or return to Canadian customs waters. A claim for duties removal on essential repairs must be supported by documentary proof that the repairs were essential to the safe return of the vessel.

Accounting Requirements for Repairs or Modifications

60. Use Form B3 to account for duties payable. Field 24 must be completed to show Order in Council P.C. 1990-939 and field 16 must show the vessel's name. Importers have up to two years from the date of accounting to appeal to CBSA for adjustments. The appeal should be written on Form B2, *Canada Customs – Adjustment Request*, to Drawbacks, Refunds and Remission Unit at the regional CBSA office where the duties and taxes were paid.

Canadian Transportation Agency Process

61. Under sections 4 and 5 of the *Coasting Trade Act*, the Minister of Public Safety issues a licence for a foreign or non-duty-paid ship where he is satisfied that the CTA has determined that no Canadian or non-duty-paid ship is suitable and available to provide the service or perform the activity described in the application. The Canadian Transportation Agency Guideline, which outlines the various time frames for different types of applications, is located at **www.cta.gc.ca**.

62. The CTA's portion of licence applications are processed in the following manner:

(a) After a thorough assessment of the application to ensure that all necessary material is included, the pertinent information is provided to Canadian ship-owners/operators, and they are given a specified deadline to advise the CTA if they have a ship for the proposed engagement.

(b) If no offers of ships are received on or before the set deadline, the CTA takes the application for determination. In this instance, since no ships were offered, the CTA normally determines that no suitable Canadian ship is available for the proposed engagement and advises the CBSA accordingly.

(c) Offers of Canadian or non-duty-paid ships are to be sent at the earliest possible date to the CTA and copied to the applicant, but no later than the set deadline.

(d) Following the above submissions, pleadings are normally considered closed. The application, including all relevant documentation, analysis, and reviews, is taken by the CTA for determination. The letter of decision is sent to the CBSA and copied to the applicant and all parties of record. Although the CTA may have determined that suitable Canadian or non-duty-paid vessels are available, the applicant is not obligated to use the vessels offered.

REFERENCES

ISSUING OFFICE –

Licensing Unit
Assessment and Licensing Division

HEADQUARTERS FILE –

7688-1

LEGISLATIVE REFERENCES –

Customs Act
Canada Shipping Act
Vessel Duties Reduction or Removal Regulations
Coasting Trade Act

OTHER REFERENCES –

D2-3-7, D3-1-1. D3-5-1, D3-5-2

SUPERSEDED MEMORANDA "D" –

D3-5-7 dated September 16, 2010

Services provided by the Canada Border Services Agency are available in both official languages.

Printed in Canada

RÉFÉRENCES

BUREAU DE DIFFUSION –

Unité de l'agrément
Division des cotisations et des agréments

DOSSIER DE L'ADMINISTRATION CENTRALE –

7688-1

RÉFÉRENCES LÉGALES –

Loi sur le cabotage
Loi sur les douanes
Loi sur la marine marchande du Canada
Règlement sur la diminution ou la suppression des droits de douane sur les navires

AUTRES RÉFÉRENCES –

D2-3-7, D3-1-1, D3-5-1, D3-5-2

CECI ANNULE LES MÉMORANDUMS « D » –

D3-5-7, le 16 septembre 2010

Les services fournis par l'Agence des services frontaliers du Canada sont offerts dans les deux langues officielles.

Imprimé au Canada

55. Dans le cas des modifications effectuées à l'étranger dans les trois ans qui précèdent le retour du navire au Canada, les droits et les taxes sont exigibles sur la valeur des modifications, en dollars canadiens, au taux de droits applicable au navire.

56. Pour les modifications effectuées à l'étranger plus de trois ans avant le retour du navire au Canada, il y aura exonération des droits, pourvu que le navire ne soit pas retourné entre-temps dans les eaux canadiennes. En d'autres termes, si le navire pénètre dans les eaux canadiennes pour une raison quelconque au cours de la période de trois ans, on percevra les droits et les taxes sur les modifications.

57. Selon la définition du Règlement, le terme « réparation » désigne la restauration d'un navire à l'état dans lequel il était lorsqu'il a quitté les eaux douanières canadiennes pour la dernière fois, y compris, toutes les pièces, la main-d'œuvre et tout le matériel nécessaires pour les réparations.

58. Les modifications sont définies dans le Règlement comme étant tous les travaux exécutés à bord d'un navire autres que les réparations.

59. En ce qui concerne les réparations essentielles, le Règlement exige que les réparations résultent d'une situation imprévue qui est survenue à l'extérieur des eaux douanières canadiennes et qui étaient nécessaires pour assurer la navigabilité ou la sécurité du navire, ou pour permettre à celui-ci d'atteindre en toute sécurité son port de destination ou de retourner dans les eaux douanières canadiennes. Une demande de suppression des droits sur les réparations essentielles doit être étayée par des preuves documentaires satisfaisantes afin de justifier la nécessité des réparations pour assurer le retour en toute sécurité du navire.

Exigences en matière de déclaration en détail pour les réparations ou les modifications

60. Les droits exigibles sont comptabilisés à l'aide du formulaire B3. Notez qu'on doit indiquer le décret C.P. 1990-939 dans la zone 24 et le nom du navire dans la zone 16. Les importateurs ont jusqu'à deux ans à compter de la date de la déclaration en détail pour interjeter appel auprès de l'ASFC afin d'obtenir des rajustements. Les appels doivent être transmis par écrit sur le formulaire B2, *Douanes Canada – Demande de rajustement*, par l'entremise de l'Unité des drawbacks, des remboursements et des remises du bureau de l'ASFC régional où les droits et les taxes sont acquittés.

Processus de l'Office des transports du Canada

61. En vertu des articles 4 et 5 de la *Loi sur le cabotage*, le ministre de la Sécurité publique délivrera un permis pour un navire étranger ou un navire non dédouané lorsqu'il est convaincu que l'OTC a déterminé qu'il n'y a pas de navire canadien ni de navire non dédouané adapté et disponible pour assurer le service ou être affecté aux activités visées dans la demande. La Directive de l'Office des transports du Canada qui précise les délais prescrits pour les différents types de demande se trouve sur le site suivant : **www.otc.gc.ca**.

62. La portion des demandes de permis relevant de l'OTC est traitée comme suit :

a) Après une évaluation complète de la demande visant à s'assurer que tous les renseignements voulus y sont inclus, on transmet l'information pertinente aux armateurs et aux exploitants canadiens et on leur donne un délai précis pour aviser l'OTC s'ils disposent d'un navire pour l'activité proposée.

b) Si l'on ne reçoit pas d'offre de navires dans le délai fixé, on dépose la demande auprès de l'OTC pour sa détermination. Dans ce cas, étant donné qu'aucun navire n'a été proposé, l'OTC détermine habituellement qu'aucun navire canadien adapté n'est disponible pour l'activité proposée, et l'ASFC est avisée en conséquence.

c) Les offres de navires canadiens ou de navires non dédouanés doivent être transmises le plus tôt possible à l'OTC et copiées pour le demandeur, et au plus tard dans le délai prescrit.

d) Après les présentations ci-dessus, les plaidoyers sont habituellement considérés comme étant clos. La demande, y compris toute la documentation pertinente, l'analyse et les examens pertinents, est présentée à l'OTC aux fins de détermination. La décision de l'OTC est transmise par lettre à l'ASFC, et des copies sont envoyées au demandeur et à tous les intéressés. Il importe de noter que même si l'OTC détermine qu'il y a des navires canadiens ou non dédouanés, adaptés et disponibles, le demandeur n'est pas obligé d'utiliser ces navires.

juste au sud de Seward, en Alaska, la baie d'Hudson et l'extrémité sud du Groënland) et un point dans l'Est du Canada, situé à l'est du 95e degré de longitude (une ligne commençant approximativement à Resolute [Iqaluit] dans l'île Cornwallis, passant par le Manitoba un peu à l'ouest de Churchill et de Kenora et traversant la frontière américaine). Ainsi, les mouvements entre les points comme Churchill et Tuktoyaktuk sont exclus.

Entreposage temporaire

47. Les navires qui ont été démobilisés, c'est-à-dire retirés du service actif et non utilisés pour l'entreposage ou comme résidence temporaire, peuvent être admis temporairement au Canada pour entreposage dans une installation portuaire. Le *Règlement sur la diminution ou la suppression des droits de douane sur les navires* prévoit la suppression des droits pendant une période ne dépassant pas 12 mois consécutifs sous réserve d'un renouvellement pour une ou plusieurs périodes supplémentaires d'au plus 12 mois. On doit faire une demande d'entreposage au bureau de l'ASFC à l'endroit où le navire doit être entreposé. Selon le règlement, l'importateur doit déposer une garantie satisfaisante dont le montant peut atteindre les droits exigibles autrement sur le navire. On peut remplir un formulaire E29B, *Permis d'admission temporaire*, pour le navire, aux fins de contrôle. Les demandes d'entreposage doivent contenir les renseignements suivants :

a) le nom et le pavillon du navire (pays d'immatriculation);

b) la valeur en dollars canadiens;

c) l'emplacement spécifique du navire lorsqu'il est entreposé;

d) la durée de l'entreposage;

e) le nom, l'adresse et le numéro de téléphone d'une personne-ressource à l'intention de l'ASFC.

Inobservation des conditions

48. Les navires importés en vertu d'une autorisation temporaire ne peuvent être utilisés que pour les fins approuvées. À l'expiration de l'autorisation, les navires doivent satisfaire à l'une de ces conditions :

a) être exportés du Canada s'ils sont exemptés conditionnellement des droits en vertu de la *Loi sur la compétence extracôtière du Canada pour les douanes et l'accise* (LCECDA), et sont retirés de la mer territoriale;

b) être entièrement dédouanés;

c) être autorisés par le ministre à être placés dans une installation canadienne pour réparation, révision ou mise au point;

d) faire l'objet d'une autre autorisation d'importation temporaire en vertu du Règlement.

49. Lorsque ces conditions ne sont pas satisfaites ou que le navire est utilisé pour une autre fin que celle qui est prévue dans l'autorisation, il faut calculer de nouveau la diminution ou la suppression des droits comme suit :

a) pour un navire importé sur la base de 1/120, la réduction des droits doit être calculée de nouveau au 1/50 pour toute la période de défaut;

b) pour un navire importé en conformité avec les dispositions relatives à la suppression des droits, les droits doivent être calculés comme étant une diminution sur la base de 1/100 pour la période totale de défaut.

50. Un navire qui ne conforme pas aux conditions de son *Permis de cabotage* est dans l'inobservation à la *Loi sur le cabotage* et pourrait recevoir des pénalités et des amendes, aussi bien que l'annulation de son *Permis de cabotage*.

Réparations ou modifications

51. Toutes réparations ou les modifications effectuées sur un navire canadien à l'étranger doivent être déclarées sur le formulaire A6 (déclaration d'entrée) au bureau local de l'ASFC au premier point d'arrivée au Canada. On doit fournir la documentation supplémentaire suivante :

a) une description complète des réparations ou des modifications;

b) le nom, l'adresse et les numéros de téléphone et de télécopieur des personnes-ressources dont on peut obtenir des renseignements;

c) les pièces justificatives sous forme d'ordres d'exécution, de factures, de reçus et d'autres documents connexes.

52. Les dispositions du Règlement relatives aux réparations et aux modifications ne visent que les navires qui sont construits ou dédouanés au Canada, qui retournent au cabotage permanent au Canada et qui n'ont pas été exportés du Canada dans le but unique d'être réparés ou modifiés, à l'exception des réparations d'urgence.

53. Dans le cas des réparations effectuées à l'étranger dans les douze mois qui précèdent le retour du navire au Canada, on doit acquitter les droits et les taxes sur la valeur totale des réparations, en dollars canadiens, au taux de droits applicable au navire.

54. Dans le cas des réparations effectuées à l'étranger plus d'un an avant le retour du navire au Canada, les droits sur le navire seront supprimés pourvu que le navire ne soit pas retourné entre-temps dans les eaux canadiennes. En d'autres termes, si le navire pénètre dans les eaux canadiennes pour une raison quelconque au cours de la période d'un an, on percevra les droits et les taxes sur la valeur des réparations.

39. Selon les règlements adoptés en vertu du point 8 de l'annexe VII de la *Loi sur la taxe d'accise*, les navires et les réparations de navires auxquels s'applique la suppression des droits aux termes du *Règlement sur la diminution ou la suppression des droits de douane sur les navires* peuvent aussi bénéficier de la suppression de la TPS à titre d'importations non imposables.

Eaux canadiennes

40. Une fois que le *Permis de cabotage* a été délivré, le navire doit demeurer dans les eaux canadiennes pour que le *Permis de cabotage* demeure valide pour la durée de l'autorisation. Lorsqu'un navire quitte les eaux canadiennes et pénètre dans les eaux internationales, le *Permis de cabotage* n'est plus valide et sera annulé par l'ASFC. L'exception de cette règle est pour des navires-citernes et les navires de croisière qui ont, sur ses permis de cabotage, des arrêtes possible aux ports étrangers, quand la dernière partie du transport est destinée à un endroit canadien.

Période de rajustement de deux semaines applicable à la durée du *Permis de cabotage*

41. Une société peut demander une modification des dates d'autorisation, c'est-à-dire de déplacer jusqu'à deux semaines la date d'entrée en vigueur ou la date d'expiration de l'autorisation; cependant, la durée de la permission ne peut être prolongée. Ce type de demande découle souvent de l'arrivée tardive d'un navire au Canada.

42. L'ASFC accorde une période de rajustement de deux semaines en vertu d'une entente mutuelle conclue avec le Comité de travail spécial sur le secteur maritime. Le Comité a déclaré : « En ce qui concerne la durée du permis, on reconnaît que les dates peuvent fluctuer et que, par conséquent, dans les circonstances normales, on autorisera une légère modification de la période de validité, jusqu'à concurrence de deux semaines à compter de la date de début ou de la date de fin, à condition que la durée de la permission ne soit pas prolongée ». Lors de l'examen de ce type de demande, on tiendra compte de la disponibilité de navires canadiens en rapport avec la demande initiale.

43. Si la demande est approuvée, la Section des politiques visant les transporteurs et le fret émettra une lettre avisant que l'autorisation peut être modifiée jusqu'à concurrence de deux semaines à compter de la date d'entrée en vigueur ou de la date d'expiration. La Garde côtière canadienne a endossé l'acceptabilité de la politique relative à la période de rajustement de deux semaines.

Note : On rappelle à tous les demandeurs, offrants et/ou opposants qui participent à ce processus que, conformément aux articles 18 et 19 de la *Loi sur le cabotage*, toute personne qui fait sciemment, oralement ou par écrit, selon le cas, une déclaration fausse ou trompeuse dans le cadre d'une instance relative à une licence de cabotage commet une infraction criminelle. Le texte suivant paraît dans les directives d'OTC sous l'annexe A:

> 18. Il est interdit de faire sciemment, oralement ou par écrit, selon le cas, une déclaration fausse ou trompeuse :
>
> *a)* soit dans une demande de licence;
>
> *b)* soit à l'Office à la suite de la demande de renseignements qu'il a faite en vertu de l'article 9;
>
> *c)* soit à un agent de l'autorité agissant dans l'exercice des fonctions que lui confère la présente loi.
>
> 19. Toute personne qui contrevient aux articles 17 ou 18 est coupable d'une infraction punissable par procédure sommaire et passible d'une amende maximale de quinze mille dollars et d'un emprisonnement maximal de douze mois ou de l'une de ces peines.

Navires de croisière

44. Les articles 3 et 5 du *Règlement sur la diminution ou la suppression des droits de douane sur les navires* prévoient la suppression des droits sur certains navires de croisière qui sont importés temporairement pour être utilisés au Canada, à condition qu'aucun navire canadien adapté ne soit alors disponible. Les navires de croisière sont définis dans ce Règlement comme étant des navires transportant des passagers et pouvant héberger pendant la nuit au moins 100 personnes, outre les membres de l'équipage. Cette définition exclut spécifiquement l'admissibilité d'un navire affecté à un service de traversier qui transporte des passagers ou du fret selon un horaire fixe à la suppression des droits accordés aux navires de croisière en vertu de ce Règlement.

45. Dans le cas des navires transportant moins de 100 passagers qui peuvent être hébergés la nuit, on doit demander, dans le cadre du programme d'admission temporaire des navires, un *Permis de cabotage* et l'acquittement des droits sur la base de 1/120

Navires intercôtiers

46. Le *Règlement sur la diminution ou la suppression des droits de douane sur les navires* prévoit que les navires qui transportent du fret d'une côte canadienne à une autre, à l'intérieur des latitudes et longitudes prescrites, peuvent obtenir la suppression des droits qui sont autrement exigibles en raison du mouvement du navire. La suppression des droits ne s'applique qu'aux navires qui transportent du fret, mais pas de passagers. En général, ces navires comprennent ceux qui transportent des marchandises d'un point de la côte ouest du Canada, au sud du 60^{e} degré de latitude (soit une ligne reliant un point

29. Les personnes qui font une demande de permis de cabotage et d'admission temporaire de navire et qui ne les utilisent pas à leur fin sont priées d'aviser par écrit l'ASFC et l'OTC pour éviter les enquêtes ultérieures et les demandes de droits supplémentaires.

Périodes prescrites

30. En vertu de la *Loi sur le cabotage*, un *Permis de cabotage* peut être délivré pour une période maximale de 12 mois. Cette période peut être prolongée sur demande, pour un nombre indéfini de périodes supplémentaires d'au plus 12 mois chacune, quand il ressort d'une recherche dans l'industrie maritime canadienne que la disponibilité des navires n'a pas changé.

31. Le *Règlement sur la diminution ou la suppression des droits de douane* sur les navires prévoit que lorsque l'importation temporaire d'un navire a été autorisée afin d'être utilisé dans les eaux canadiennes, les droits sur ce navire doivent être réduits sur une base de 1/120 pour une période ne dépassant pas 12 mois consécutifs. Le Règlement prévoit aussi que, selon la disponibilité, on peut diminuer les droits sur une base de 1/120 pour une ou plusieurs périodes supplémentaires ne dépassant pas 12 mois consécutifs.

Procédures de déclaration en détail sur la base de 1/120

32. Lorsqu'on accorde une diminution des droits, c'est à dire quand on autorise l'admission temporaire d'un navire sur la base de 1/120, on calcule les droits comme suit :

a) La valeur du navire, en dollars canadiens, divisée par 1/120 et multipliée par le taux de droits applicable est égale aux droits exigibles pour chaque mois ou fraction de mois durant lequel le navire demeure au Canada.

b) Le paiement minimal, selon la procédure comptable, est égal aux droits pour un mois (ou une période de 30 jours). Il est à noter que la taxe sur les produits et services (TPS) est exigible.

33. Bien que selon cette procédure le paiement minimal soit égal aux droits pour un mois, ou une période de 30 jours, cela ne signifie pas qu'un navire est automatiquement dédouané pour un mois, mais que les droits minimaux sont exigibles lorsque le navire est admis temporairement pour une période de moins de 30 jours. Si au cours de ce mois ou de cette période de 30 jours, une demande est déposée et approuvée pour que le navire continue d'être exploité pendant toute la période de 30 jours, aucun autre versement de droits pour cette période n'est exigée. Toutefois, il faut procéder à la recherche d'un autre navire canadien adapté. Dans ce cas, pour que l'on puisse continuer à exploiter le navire, il faut obtenir un *Permis de cabotage* à jour.

34. Les demandeurs doivent savoir qu'une autorisation d'admission temporaire de navire accordée pour 15 jours ne s'applique pas automatiquement aux 15 jours suivants. De la même façon, un navire dont l'utilisation est autorisée dans une zone particulière, ou dans un but précis, ne peut être exploité ailleurs ou à une autre fin, à moins que l'on obtienne une modification des conditions initiales et un nouveau permis. Si l'on ne respecte pas ces conditions, le navire sera assujetti à des versements de droits supplémentaires et aux mesures d'application de la *Loi sur le cabotage*.

35. Les droits de douane peuvent être acquittés à l'avance pour toute la période autorisée ou mensuellement lorsqu'une autorisation couvre plus d'une période de 30 jours. Dans le dernier cas, le paiement doit être reçu par l'ASFC avant chaque période de 30 jours. Dans les deux cas, on ne peut utiliser le navire tant qu'on n'a pas acquitté les droits. Le *Permis de cabotage* sera délivré de façon à refléter la période de versement des droits. Un *Permis de cabotage* ne peut en aucun cas être délivré pour une période plus longue que la période de validité du document de visite C.T.A. 10 ou autre certificat valide approprié. Le document C.T.A. 10 n'est habituellement pas validé par la Direction de la sécurité des navires de Transports Canada pour une période dépassant la date d'expiration la plus rapprochée des certificats de sécurité du navire. On doit communiquer avec Transports Canada en ce qui a trait aux circonstances atténuantes à l'égard du respect des normes de sécurité de navire.

36. Lorsqu'on décide d'importer en permanence un navire qui est exploité actuellement en vertu d'une autorisation d'admission temporaire, le montant des droits exigibles pour le navire peut être réduit d'un montant égal aux droits versés aux termes de l'autorisation actuelle. Aucun crédit ne peut être accordé pour les droits acquittés en vertu d'une autorisation antérieure ou d'une autorisation qui a expiré.

37. La valeur d'un navire et le taux de droits en vertu du *Tarif des douanes* sont fixés lors de l'importation. Cette évaluation comprend la valeur de toutes les pièces et de tous les équipements du navire lorsque celui-ci arrive au Canada. Les pièces et les équipements importés par la suite ne sont pas admissibles à la réduction sur la base de 1/120, et on ne peut ajuster la valeur du navire afin de tenir compte de ces éléments. Il faut plutôt comptabiliser normalement ces marchandises lors de leur importation.

38. Selon les règlements adoptés en vertu du paragraphe 215(2) de la partie IX de la *Loi sur la taxe d'accise*, les navires et les réparations des navires admissibles à une réduction partielle des droits conformément au *Règlement sur la diminution ou la suppression des droits de douane sur les navires* sont aussi assujettis à une exonération partielle proportionnelle de la TPS.

Note : Sur réception d'une copie d'une demande dûment remplie, l'OTC entreprend une recherche visant à déterminer la disponibilité d'un navire canadien adapté.

Délivrance du *Permis de cabotage*

19. Une fois que l'OTC a déterminé qu'aucun navire canadien adapté n'est disponible, l'ASFC achemine une lettre d'autorisation au requérant. Cette lettre décrit les autres formalités qu'il a à remplir pour obtenir un *Permis de cabotage* et commencer l'exploitation.

20. Le demandeur est tenu de présenter à l'ASFC, au bureau précisé dans la demande et nommé dans la lettre d'autorisation, les documents suivants :

a) une copie de la lettre d'autorisation;

b) une preuve satisfaisante que le navire répond aux exigences de sécurité, de prévention de la pollution et de compétence;

c) une preuve de paiement de tous les droits et de toutes les taxes applicables.

21. La Direction de la sécurité des navires de Transports Canada est chargée d'administrer les dispositions régissant les exigences de sécurité et de compétence relatives aux navires exploités dans les eaux canadiennes ainsi qu'à leurs équipages. Selon la *Loi sur le cabotage*, une preuve satisfaisante que le navire répond à toutes les exigences de sécurité, de prévention de la pollution et de compétence auxquelles il peut être soumis pour son utilisation temporaire au Canada, doit être présentée à l'ASFC avant qu'on puisse délivrer un permis de cabotage. Pour ce faire, le demandeur doit présenter un « certificat approprié » délivré par la Direction de la sécurité des navires, qui sera joint aux autres documents tels qu'indiqués au paragraphe 20. À titre d'exemples de certificat approprié, citons les documents C.T.A. 10, Visite, Registre de sécurité du navire ou lettre de conformité, ou C.T.A. 16, Certificat d'exemption ou d'inspection.

22. Pour obtenir plus de précisions sur les exigences de sécurité, de prévention de la pollution et de compétence, communiquez avec la :

Direction de la sécurité des navires
Transports Canada
Place de Ville, tour C
330, rue Sparks, 11e étage
Ottawa ON K1A 0N8

Téléphone : 613-998-0612
Télécopieur : 613-954-1032

23. Une preuve d'arrangements satisfaisants pour le paiement des droits et des taxes applicables est aussi exigée par l'ASFC avant la délivrance du *Permis de cabotage*. Pour les navires étrangers et les navires non dédouanés qui font l'objet d'une lettre d'autorisation d'admission temporaire au cabotage au Canada, le formulaire B3, *Douanes Canada – Formule de codage*, sert habituellement de preuve pour les paiements des droits et des taxes sur la base de 1/120.

24. Il peut arriver qu'une demande de *Permis de cabotage* soit soumise pour le compte d'un navire battant pavillon étranger, construit au Canada ou d'un navire dédouané. Aucun versement de droits impayés n'est exigé si le navire n'a pas subi de réparation ou de modification à l'étranger. Cependant, si le navire construit au Canada ou dédouané retourne dans les eaux canadiennes dans l'année où les réparations ont été effectuées à l'étranger ou dans les trois ans où les modifications ont été effectuées, l'obligation à l'égard des droits doit être satisfaite. Dans le cas d'un navire qui est affecté au cabotage sur une base temporaire, les droits et les taxes sont imposés sur la base 1/120 à la pleine valeur du navire. Si le navire est réaffecté au cabotage sur une base permanente, les droits et les taxes sont perçus sur la valeur des réparations ou des modifications.

Exigences en matière de déclaration

25. Tous les navires, y compris les navires canadiens, qui pénètrent dans les eaux canadiennes doivent, en vertu de la *Loi sur les douanes*, signaler leur arrivée par écrit au bureau de l'ASFC le plus proche en utilisant le formulaire A6, *Déclaration générale*. Les navires dont l'exploitation est autorisée pour le cabotage doivent faire une déclaration d'entrée sur le cabotage.

26. Dès que les mouvements de cabotage énoncés dans le *Permis de cabotage* sont terminés, on doit faire une déclaration de sortie à l'aide du formulaire A6. Cette confirmation du départ du navire permet de fermer le dossier que l'on a ouvert à l'aide de la déclaration d'entrée à l'arrivée du navire et à la suite de la délivrance du *Permis de cabotage*. Les navires qui sont autorisés à effectuer des mouvements de cabotage pendant une période supplémentaire feront seulement une déclaration de sortie à la fin de la période finale autorisée. Cependant, on doit soumettre une demande de continuation avant l'expiration de l'autorisation précédente.

27. Dans le cas des navires qui ont complété le mouvement de cabotage, mais qui ont été autorisés à relever d'une autre disposition d'admission temporaire pour demeurer au Canada, ou qui doivent être entièrement dédouanés, il faut remplir le formulaire A6 afin de confirmer qu'ils ne sont plus utilisés pour le cabotage. Il faut le mentionner sur le formulaire A6 et joindre une copie de cette autorisation ou, s'il y a lieu, une copie du formulaire B3.

28. La notification du départ du navire servira à confirmer le nombre de versements de droits réduits sur la base de 1/120 qui sont requis par suite de l'utilisation autorisée du navire pour le cabotage, et à indiquer que des paiements supplémentaires sur la base de 1/120 ne sont pas en suspens.

Cabotage

12. Le terme « cabotage », tel qu'il est défini dans la *Loi sur le cabotage*, désigne toutes les activités maritimes de nature commerciale dans les eaux canadiennes, y compris le transport des passagers ou des marchandises, et les activités de mise en valeur des ressources extracôtières sur le plateau continental canadien (voir la section sur la législation).

Exceptions aux dispositions de la *Loi sur le cabotage*

13. Un *Permis de cabotage* n'est pas requis pour les navires étrangers ou les navires non dédouanés qui sont utilisés dans l'une des situations suivantes :

a) comme bateaux de pêche au sens de la *Loi sur la protection des pêches côtières* dans le cadre d'activités régies par cette Loi, et qui ne transportent pas de passagers ou de marchandises sauf dans le cadre de ces activités;

b) pour des activités de recherches océanographiques demandées par le ministère des Pêches et des Océans;

c) pour des activités de recherches océanographiques conduites ou commanditées par un gouvernement étranger si celui-ci a obtenu l'autorisation du ministre des Affaires étrangères;

d) à des opérations de sauvetage, sauf lorsque celles-ci se déroulent dans les eaux canadiennes;

e) avec l'approbation du ministère des Pêches et des Océans, désigné aux termes de l'article 180 de la *Loi sur la marine marchande du Canada de 2001*, pour des activités liées à une situation d'urgence causée par la pollution marine, réelle ou appréhendée;

f) pour des opérations permises en vertu de la *Loi sur les bateaux sauveteurs des États-Unis*.

14. Même si les navires susmentionnés n'ont pas besoin d'un *Permis de cabotage*, ils demeurent soumis aux dispositions du *Tarif des douanes* et sont passibles de droits, sauf s'il existe d'autres mécanismes spécifiques d'exonération des droits. Ces navires doivent alors, selon les dispositions de la *Loi sur les douanes*, faire une déclaration à l'ASFC à leur arrivée au Canada et à leur départ du Canada.

15. Un navire étranger ou un navire non dédouané qui aide des personnes, des navires ou un aéronef en danger ou en détresse dans les eaux canadiennes n'a pas besoin d'un *Permis de cabotage*. Le *Décret de remise à l'égard de marchandises devant être utilisées dans des cas d'urgence* prévoit un dégrèvement tarifaire sur les navires au cours de ces opérations.

16. Un navire étranger ou un navire non dédouané qui effectue des opérations permises par la *Loi sur les bateaux sauveteurs des États-Unis* n'a pas besoin d'un permis de cabotage. Bien que la Loi stipule que les navires ne sont pas passibles de droits lorsqu'ils effectuent ces opérations, ils ne sont pas exemptés de l'exigence de faire une déclaration à l'ASFC en temps opportun à l'égard de leurs activités au Canada.

Demande de *Permis de cabotage*

17. Une *Demande d'admission temporaire d'un navire pour fins de cabotage au Canada* pour un navire étranger ou un navire non dédouané est, en outre, une demande d'admission temporaire de navire selon une diminution des droits, ou dans certains cas, une suppression des droits. Ces demandes doivent satisfaire aux conditions suivantes :

a) être formulées par un résident du Canada, qui agit pour le compte du navire;

b) être présentées sur un formulaire C47 rempli.

Note : La Directive de l'Office des transports du Canada figurant sur le site : **www.otc.gc.ca** précise les délais prescrits pour les différents types de demande.

18. Les demandes doivent viser un navire et un usage particuliers et être aussi complètes et précises que possible (par exemple, utiliser le navire non dédouané MS AXYZ, immatriculé au Canada, afin de transporter 300 000 barils de brut léger en un déplacement, d'une raffinerie locale située à ___ jusqu'au quai xyz qui se trouve à ___, du 1er janvier 20xx au 14 janvier 20xx). Si les demandes sont incomplètes ou très générales, on ne pourra pas les traiter aussi rapidement. Pour accélérer leur traitement, les demandes dûment remplies et les pièces jointes doivent être transmises à l'Agence des services frontaliers du Canada et des copies doivent être envoyées simultanément à l'OTC, aux adresses suivantes :

Agence des services frontaliers du Canada
Unité de l'agrément
150 Isabella, 10e étage
Ottawa ON K1A 0L8

Téléphone : 613-952-2734
Télécopieur : 613-957-9717

Courriel : coastingtrade-cabotage@cbsa-asfc.gc.ca
Site Web : **www.asfc.gc.ca**

Office des transports du Canada
Division de l'assurance et des déterminations maritimes
15, rue Eddy
Gatineau QC K1A 0N9

Téléphone : 819-997-8354
Télécopieur : 819-934-0631

Courriel : maritime@otc-cta.gc.ca
Site Web : **www.otc.gc.ca**

« navire étranger » Navire autre qu'un navire canadien ou qu'un navire non dédouané.

LIGNES DIRECTRICES ET RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Introduction

1. L'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC), conjointement avec l'Office des transports du Canada (OTC) et Transports Canada, est chargée d'administrer un programme d'admission temporaire des navires. Ce programme répond aux besoins temporaires à court terme du marché qui ne peuvent être comblés à partir de la capacité existante au Canada. Dans le cadre de ce programme, les exploitants de navires étrangers et de navires non dédouanés peuvent faire une demande pour être autorisés à utiliser temporairement ces navires au Canada en vertu du formulaire C48, *Permis de cabotage*, et bénéficier d'une diminution des droits, quand il n'y a pas de navire canadien adapté et disponible pour effectuer un mouvement spécifique ou pour fournir un service particulier.

2. L'OTC est chargé de déterminer si un navire canadien adapté peut effectuer le cabotage précisé dans la demande. Lorsque l'OTC détermine que ce n'est pas le cas, l'ASFC émet une lettre d'autorisation permettant au requérant de faire une demande en règle afin d'obtenir le *Permis de cabotage* et de commencer l'exploitation.

3. Les exigences des lois et règlements régissant le programme se trouvent dans la *Loi sur les douanes*, le *Tarif des douanes*, la *Loi sur le cabotage* et divers règlements d'application afférents à ces lois et à d'autres lois.

Diminution ou suppression des droits

4. Les dispositions relatives à la diminution et à la suppression des droits sur les navires sont contenues dans le *Règlement sur la diminution ou la suppression des droits de douane sur les navires*. Ce Règlement est établi en vertu d'une autorisation contenue dans une note supplémentaire du chapitre 89 du *Tarif des douanes*. L'application de ces dispositions dépend de situations données.

5. D'autres règlements afférents au *Tarif des douanes*, comme le Mémorandum D8-1-1, *Modifications apportées au Règlement sur l'importation temporaire de marchandises (Numéro tarifaire 9993.00.00)* énonce les dispositions relatives à la diminution et à la suppression des droits qui peuvent s'appliquer à certains navires admis temporairement au Canada pour réparation ou modification.

6. Dans le cas des navires admis temporairement à faire du cabotage, le *Règlement sur la diminution ou la suppression des droits de douane sur les navires* prévoit la diminution ou la suppression des droits applicables en vertu du *Tarif des douanes* lorsque certaines modalités sont satisfaites.

7. La diminution des droits sur les navires dont l'utilisation est autorisée temporairement pour le cabotage est soumise à la « disposition sur la base de 1/120 » (voir les paragraphes 29 à 32). Les exceptions sont des navires dont l'exploitation est autorisée pour le cabotage au Canada dans un « mouvement intercôtier » (voir le paragraphe 42) et les navires de croisière dont l'exploitation est autorisée à condition qu'aucun autre navire adapté ne soit disponible (voir le paragraphe 39). Dans ces cas, les droits sur le navire seront réduits à néant pour le mouvement en question.

8. En outre, le *Règlement sur la diminution ou la suppression des droits de douane sur les navires*, dans certaines conditions, réduit ou élimine les droits sur les navires entreposés temporairement au Canada ou sur certains navires rentrant au Canada après réparation ou modification (voir les paragraphes 43 et 45).

Général

9. Un transporteur qui se qualifie pour un *Permis de cabotage* et qui désire acheminer des marchandises en douane par navire à travers le Canada doit être autorisé comme un transporteur maritime cautionné. Les transporteurs peuvent appliquer pour une autorisation cautionnée en envoyant un formulaire E370, en deux exemplaires avec une garantie de 25 000 $ à l'unité des transporteurs et programmes de fret. La demande doit être remplie de la façon décrite dans le Mémorandum D3-1-1. La garantie peut être sous forme d'espèces, de chèque visé, d'obligations enregistrées du gouvernement du Canada ou un cautionnement d'une société de caution approuvée par le gouvernement, dans le format prévu au Mémorandum D3-1-1. Les renseignements concernant le dépôt de la garantie se trouvent dans le Mémorandum D1-7-1, *Dépôt de garantie pour effectuer des transactions en douane*.

10. Dans le cas des navires faisant du cabotage, chaque expédition en douane distincte fera l'objet d'un manifeste en utilisant le formulaire A8A, *Document de contrôle de fret* qui est décrite dans le Mémorandum D3-1-1. Les spécifications concernant le *Document de contrôle du fret* imprimé par le secteur privé et les instructions concernant la façon de remplir le formulaire A8A sont décrites dans le Mémorandum D3-1-1.

11. Au point de chargement, les documents de contrôle du fret doivent être présentés à l'ASFC afin qu'on leur attribue un numéro tiré de la série de numéros du bureau local de l'ASFC, sauf lorsqu'une série ou une tranche de numéros a été attribuée à un transporteur pour son usage personnel. Dans les deux cas, le numéro sera précédé du code du transporteur.

Ottawa, le 6 décembre 2011

MÉMORANDUM D3-5-7

IMPORTATION TEMPORAIRE DE NAVIRES

Ce mémorandum énonce les lois, les politiques et les procédures régissant l'importation temporaire de navires au Canada pour le cabotage dans ce pays.

Législation

Définition – *Règlement sur la diminution ou la suppression des droits de douane sur les navires* :

« eaux douanières canadiennes » L'ensemble des eaux de la mer territoriale, des eaux intérieures et des eaux au-dessus du plateau continental du Canada dans lesquelles un navire relève de la compétence douanière prévue par la *Loi sur la compétence extracôtière du Canada pour les douanes et l'accise. (Canadian customs waters)*

Définitions – *Loi sur le cabotage*

« cabotage »

a) Le transport de marchandises par navire, ou par navire et par un autre moyen de transport, entre deux lieux situés au Canada ou au-dessus du plateau continental du Canada, directement ou en passant par un lieu situé à l'extérieur du Canada; toutefois, dans les eaux situées au-dessus du plateau continental du Canada, seul le transport de marchandises lié à la recherche, à l'exploitation ou au transport des ressources minérales ou des autres ressources non biologiques du plateau constitue du cabotage;

b) sous réserve de l'alinéa *c)*, le transport de passagers par navire à partir d'un lieu au Canada, situé sur un lac ou un cours d'eau à destination du même lieu ou vers un autre lieu au Canada, directement ou en passant par un lieu situé à l'extérieur du Canada;

c) le transport de passagers par navire à partir d'un lieu situé sur le fleuve Saint-Laurent en aval des écluses de Saint-Lambert ou sur le fleuve Fraser à l'ouest du pont Mission :

(i) soit à destination du même lieu, sans faire escale dans un port étranger, exception faite des escales techniques ou d'urgence,

(ii) soit vers un autre lieu au Canada, exception faite des escales de transit, directement ou en passant par un lieu situé à l'extérieur du Canada,

d) le transport de passagers par navire à partir d'un autre lieu au Canada que ceux visés par les alinéas *b)* ou *c)* :

(i) soit à destination du même lieu, sans faire escale dans un port étranger, exception faite des escales techniques ou d'urgence,

(ii) soit vers un autre lieu au Canada, exception faite des escales de transit, directement ou en passant par un lieu situé à l'extérieur du Canada;

e) le transport de passagers par navire, lorsque ce transport est lié à la recherche, à l'exploitation ou au transport des ressources minérales ou des autres ressources non biologiques du plateau continental du Canada :

(i) soit à partir d'un lieu au Canada vers un lieu au-dessus du plateau,

(ii) soit à partir d'un lieu au-dessus du plateau à destination du même lieu ou vers un lieu au Canada,

(iii) soit entre deux lieux au-dessus du plateau;

f) toute autre activité maritime de nature commerciale effectuée par navire dans les eaux canadiennes ou les eaux situées au-dessus du plateau continental du Canada, l'activité devant toutefois, dans ce dernier cas, être liée à la recherche, à l'exploitation ou au transport des ressources minérales ou des autres ressources non biologiques du plateau.

« navire canadien »

a) Soit un navire immatriculé au Canada en vertu de la partie II de la *Loi de 2001 sur la Marine marchande du Canada* et à l'égard duquel tous les droits et taxes imposés par le *Tarif des douanes* et la *Loi sur la taxe d'accise* ont été acquittés;

b) soit un navire construit au Canada et qui n'a pas à être immatriculé, ou n'est pas admissible à l'être, en vertu de la partie II de *Loi de 2001 sur la Marine marchande du Canada*.

« navire non dédouané » Navire immatriculé au Canada à l'égard duquel tous les droits et taxes prévus par le *Tarif des douanes* et la *Loi sur la taxe d'accise* n'ont pas été acquittés.

Agence des services frontaliers du Canada | Canada Border Services Agency

Ottawa, le 6 décembre 2011

MÉMORANDUM D3-5-7

En résumé

IMPORTATION TEMPORAIRE DE NAVIRES

1. Ce mémorandum a été mis à jour pour refléter les changements apportés aux informations liées aux personnes-ressources à l'Agence des services frontaliers du Canada et à l'Office des transports du Canada.

2. De plus, des modifications ont été apportées au paragraphe 40 du mémorandum afin que soit ajoutée une exception à la règle selon laquelle le permis de cabotage n'est plus valide et sera annulé par l'ASFC si un navire quitte les eaux canadiennes pour se rendre dans les eaux internationales. L'exception à cette règle s'applique aux navires-citernes et aux navires de croisière dont le dernier arrêt se trouve au Canada et qui pourraient, selon les conditions des permis, faire escale à des ports étrangers.

Printed in Canada

Canada

Government Publication

MEMORANDUM D3-5-8

Ottawa, January 1, 1994

SUBJECT

TEMPORARY ENTRY OF CONVEYANCES AND CONTAINERS BASED IN A NAFTA COUNTRY

This Memorandum outlines and explains the conditions under which conveyances and containers based in the United States or Mexico and which are engaged in the international commercial transportation of goods may be temporarily imported into Canada, without payment of duties.

Legislation

Tariff item 9823.90.00 reads:

> Conveyances or containers based in the United States or Mexico engaged in the international traffic of goods.....

Most-Favoured-Nation Tariff	N/A
General Preferential Tariff	N/A
United States Tariff	Free
Mexico Tariff	Free
Mexico-United States Tariff	N/A
NAFTA Staging Category	A

SPECIAL CLASSIFICATION PROVISIONS

Notes

18. For the purpose of heading No. 98.23, the Minister may make regulations:

(a) respecting the temporary admission of goods; and

Ottawa, le 1er janvier 1994

OBJET

IMPORTATION TEMPORAIRE DE VÉHICULES DE TRANSPORT OU CONTENEURS DONT LE POINT D'ATTACHE EST DANS UN PAYS ALÉNA

Le présent mémorandum décrit et explique les conditions en vertu desquelles des véhicules de transport et des conteneurs dont le point d'attache est aux États-Unis ou au Mexique et qui sont affectés au transport commercial international de marchandises peuvent être temporairement importés au Canada en franchise.

Législation

Le numéro tarifaire 9823.90.00 se lit comme suit :

> Véhicules de transport ou conteneurs dont le point d'attache est aux États-Unis ou au Mexique et utilisés dans le trafic international de produits.....

Tarif de la nation la plus favorisée	S/O
Tarif de préférence général	S/O
Tarif des États-Unis	En fr.
Tarif du Mexique	En fr.
Tarif Mexique-États-Unis	S/O
Catégorie d'échelonnement de l'ALÉNA	A

DISPOSITIONS DE CLASSIFICATION SPÉCIALE

Notes

18. Aux fins de la position n° 98.23, le ministre peut prendre des règlements :

a) qui ont trait à l'admission temporaire de produits;

. . . 2

(b) defining the terms "conveyances", "containers" and "based in the United States or Mexico".

Statutory Instrument

REGULATIONS RESPECTING THE TEMPORARY ADMISSION OF CONVEYANCES OR CONTAINERS BASED IN THE UNITED STATES OR MEXICO ENGAGED IN THE INTERNATIONAL TRAFFIC OF GOODS

Short Title

1. These Regulations may be cited as the *NAFTA Temporary Admission of Conveyances or Containers (Tariff Item No. 9823.90.00) Regulations.*

Interpretation

2. In these Regulations, and for the purposes of tariff item No. 9823.90.00 of Schedule I to the *Customs Tariff*,

"based in the United States or Mexico" means,

(a) in respect of a conveyance or container, that the conveyance or container

(i) is owned or leased by a person whose domicile or corporate domicile is in the United States or Mexico,

(ii) in the normal course of operation, leaves from and returns to the United States or Mexico, and

(iii) is controlled from the United States or Mexico,

(b) in respect of a conveyance, that the conveyance is registered and licensed in the United States or Mexico; *(dont le point d'attache est aux États-Unis ou au Mexique)*

"container" means an article of transport equipment that is

(a) fully or partially enclosed to constitute a compartment intended for containing goods,

b) qui définissent les termes «véhicule de transport», «conteneur» et «dont le point d'attache est aux États-Unis ou au Mexique».

Texte réglementaire

RÈGLEMENT CONCERNANT L'ADMISSION TEMPORAIRE DE VÉHICULES DE TRANSPORT ET DE CONTENEURS DONT LE POINT D'ATTACHE EST AUX ÉTATS-UNIS OU AU MEXIQUE ET QUI SONT UTILISÉS POUR LE COMMERCE INTERNATIONAL DE MARCHANDISES

Titre abrégé

1. *Règlement sur l'admission temporaire de véhicules de transport et de conteneurs — numéro tarifaire 9823.90.00 — (ALÉNA).*

Définitions

2. Les définitions qui suivent s'appliquent au présent règlement et au numéro tarifaire 9823.90.00 de l'annexe I du *Tarif des douanes.*

«conteneur» Matériel de transport qui, à la fois :

a) est partiellement ou complètement fermé de manière à constituer un compartiment destiné à contenir des marchandises;

b) a un caractère permanent et se prête à une utilisation répétée;

c) est conçu pour le transport de marchandises par un ou plusieurs modes de transport sans rechargement intermédiaire;

d) est d'une longueur d'au moins 6,1 m et d'un volume intérieur d'au moins 14 m^3.

présente définition comprend l'équipement auxiliaire — autre que les véhicules, les accessoires et les pièces de rechange de véhicules et les emballages — qui est transporté avec le conteneur et qui est nécessaire à la protection, à la sécurité, à la retenue et à la conservation des marchandises transportées dans le conteneur. *(container)*

(b) of a permanent character and suitable for repeated use,

(c) designed to carry goods by one or more modes of transport without requiring intermediate reloading, and

(d) 6.1 m or more in length and has an internal volume of 14 m^3 or more,

and includes any ancillary equipment, other than vehicles, accessories, spare parts of vehicles, or packaging, that is carried with the container and is necessary to ensure the safety, security, containment and preservation of the goods transported by the container; *(conteneur)*

"conveyance" means a highway vehicle or rail vehicle that is used for the transport of goods, and includes any ancillary equipment carried with the conveyance that is necessary to ensure the safety, security, containment and preservation of the goods transported by the conveyance. *(véhicule de transport)*

Application

3. These Regulations apply to conveyances and containers classified under tariff item No. 9823.90.00 of Schedule I to the *Customs Tariff* that are imported on a temporary basis from the United States or Mexico.

Conditions

4. A person whose domicile or corporate domicile is in the United States or Mexico may import a conveyance or container on condition that

(a) the conveyance or container is exported within 30 days after the date of its importation; and

(b) in the case of a conveyance, the conveyance is operated with the proper vehicle licence issued by the appropriate provincial licensing authority.

«dont le point d'attache est aux États-Unis ou au Mexique» S'entend :

a) à l'égard d'un véhicule de transport ou d'un conteneur, de celui qui, à la fois :

(i) appartient à une personne dont le domicile est aux États-Unis ou au Mexique, ou est loué par une telle personne,

(ii) quitte les États-Unis ou le Mexique et y retourne dans le cours normal de son exploitation,

(iii) est contrôlé depuis les États-Unis ou le Mexique;

b) à l'égard d'un véhicule de transport, de celui qui est enregistré et immatriculé aux États-Unis ou au Mexique. *(based in the United States or Mexico)*

«véhicule de transport» Véhicule ferroviaire ou routier qui est utilisé pour le transport de marchandises. La présente définition comprend l'équipement auxiliaire qui est transporté avec le véhicule et qui est nécessaire à la protection, à la sécurité, à la retenue et à la conservation des marchandises transportées par le véhicule. *(conveyance)*

Champ d'application

3. Le présent règlement s'applique aux véhicules de transport et aux conteneurs qui sont classés dans le numéro tarifaire 9823.90.00 de l'annexe I du *Tarif des douanes* et qui sont importés de façon temporaire des États-Unis ou du Mexique.

Conditions

4. Une personne dont le domicile est aux États-Unis ou au Mexique peut importer un véhicule de transport ou un conteneur si les conditions suivantes sont réunies :

a) le véhicule de transport ou le conteneur est exporté dans les 30 jours suivant la date de son importation;

b) s'il s'agit d'un véhicule de transport, celui-ci est exploité en vertu du permis approprié délivré par l'autorité provinciale compétente.

5. An officer may extend the period referred to in paragraph 4*(a)* for an additional period not exceeding 23 months, where the exportation of the conveyance or container is delayed because

(a) it is being equipped, reconditioned, reconstructed, refurbished or repaired;

(b) it has a major equipment breakdown;

(c) of adverse weather conditions;

(d) it is detained under an order of a Canadian court, or under an Act of Parliament or of the legislature of a province or any regulation made thereunder; or

(e) the delivery of the goods to be loaded on or in it is delayed.

6. A conveyance or container imported in accordance with these Regulations may engage in the transportation of goods from one point in Canada to another point in Canada where

(a) that transportation is incidental to the international traffic of the goods;

(b) in the case of a conveyance or container entering Canada empty or without a substantial payload, that transportation does not occur before the goods to be exported are loaded at the first scheduled loading point in Canada;

(c) that transportation does not occur over territory that is outside the territorial limits of Canada; and

(d) the vehicle has not entered Canada for the purpose of an in-transit movement through Canada to a point outside Canada.

5. Un agent peut proroger d'au plus 23 mois le délai visé à l'alinéa 4*a)* lorsque l'exportation du véhicule de transport ou du conteneur est retardée pour l'une des raisons suivantes :

a) l'équipement, la remise à neuf, la réfection, la rénovation ou la réparation du véhicule de transport ou du conteneur;

b) une panne de matériel importante du véhicule de transport ou du conteneur;

c) des conditions atmosphériques défavorables;

d) la retenue du véhicule de transport ou du conteneur en vertu d'une ordonnance d'un tribunal canadien ou d'une loi fédérale ou provinciale ou d'un de ses règlements d'application;

e) un retard dans la livraison des marchandises devant être chargées dans ou sur le véhicule de transport ou dans le conteneur.

6. Le véhicule de transport ou le conteneur importé conformément au présent règlement peut être utilisé pour le transport de marchandises d'un lieu à un autre au Canada si les conditions suivantes sont réunies :

a) le transport est accessoire au commerce international des marchandises;

b) dans le cas d'un véhicule de transport ou d'un conteneur entrant au Canada vide ou sans charge importante, le transport n'a pas lieu avant le chargement, au premier point de chargement prévu au Canada, des marchandises destinées à l'exportation;

c) le transport ne se fait pas sur un territoire situé hors des limites territoriales du Canada;

d) le véhicule n'entre pas au Canada à la seule fin de se rendre, via le Canada, à un lieu situé à l'extérieur du Canada.

GUIDELINES AND GENERAL INFORMATION

GOODS AND SERVICES TAX

1. As announced in Customs Notice N-838, it is the intention of the Minister of Finance to introduce an amendment to Section 1 of Schedule VII to the *Excise Tax Act*, which will take effect on January 1, 1994. This amendment will designate certain goods, including those classified under tariff item No. 9823.90.00, as non-taxable.

2. Tariff item 9823.90.00 and regulations pursuant thereto apply solely to conveyances or containers based in the United States or Mexico, which are temporarily imported into Canada for use in the international commercial transportation of goods. No formal Customs accounting is required for the conveyance or container. However, all goods, including conveyances and containers, arriving in Canada are required, by virtue of section 12 of the *Customs Act* and the *Reporting of Goods Regulations*, to be reported. In addition, Customs may examine the conveyances and containers on arrival to ensure compliance with regulations.

International Commercial Use

3. "International commercial transportation" means any transportation which results in, or is intended to result in, the carriage of goods or passengers for hire or reward:

(a) from outside Canada to a place inside Canada;

(b) from inside Canada to a place outside Canada; or

(c) from a place outside Canada in transit through Canada to another place outside Canada.

4. Conveyances and containers based in the United States or Mexico and their related ancillary equipment classified under tariff item 9823.90.00 in international commercial transportation may be used to:

(a) carry goods across international boundaries from a place outside Canada to a place in Canada and vice versa;

LIGNES DIRECTRICES ET RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

TAXE SUR LES PRODUITS ET SERVICES

1. Comme il a été mentionné dans l'Avis des douanes N-838, le Ministre des Finances a l'intention d'apporter une modification à l'article 1 de l'annexe VII de la *Loi sur la taxe d'accise*, qui entrera en vigueur le 1er janvier 1994. Cette modification désignera certains produits, y compris ceux classés en vertu du numéro tarifaire 9823.90.00, en tant que non taxables.

2. Le numéro tarifaire 9823.90.00 et le règlement connexe ne s'appliquent qu'aux véhicules de transport et aux conteneurs dont le point d'attache est aux États-Unis ou au Mexique et qui sont importés temporairement au Canada pour le transport commercial international de marchandises. Aucune déclaration en détail officielle n'est nécessaire pour le véhicule de transport ou le conteneur, mais toutes les marchandises qui arrivent au Canada, y compris les véhicules de transport et les conteneurs, doivent être déclarés en vertu de l'article 12 de la *Loi sur les douanes* et du *Règlement sur la déclaration des marchandises*. En outre, les Douanes peuvent examiner les véhicules de transport ou les conteneurs à l'arrivée en vue d'assurer le respect des règlements.

Utilisation pour le transport commercial international

3. «Transport commercial international» désigne toute opération ayant pour résultat ou pour but de transporter des marchandises ou des voyageurs moyennant rétribution :

a) soit d'un point à l'étranger à un point au Canada;

b) soit d'un point au Canada à un point à l'étranger;

c) soit d'un point à l'étranger à un autre point à l'étranger en passant par le Canada.

4. Les véhicules de transport et les conteneurs dont le point d'attache est aux États-Unis ou au Mexique et l'équipement auxiliaire connexe classés dans le numéro tarifaire 9823.90.00 qui sont affectés au transport commercial international peuvent être utilisés :

a) pour transporter des marchandises au-delà de la frontière internationale d'un point à l'étranger à un point au Canada et vice versa;

(b) deliver within Canada, both to the initial landing location and to other locations, goods which have cleared Customs to the consignee indicated on the relevant cargo control document, when such movement is a continuation of the international trip;

(c) discharge at various locations within Canada goods which, in the opinion of the Customs Officer concerned, cannot be readily transferred to other conveyances or containers;

(d) load at different places in Canada on the outward journey, goods carried from the place of loading to a place in a foreign country;

(e) transport goods in transit from a point in the United States to another point therein.

5. Conveyances or containers classified under tariff item 9823.90.00 when transporting goods which have not been cleared or checked by Customs must also comply with the requirements stipulated in Memoranda D3-4-2, *Highway Cargo — Import Movements*; and D3-6-6, *Rail Cargo — Import Movements*, relative to cargo control procedures.

Incidental Domestic Use

6. Section 6 of the Regulations specifies the conditions for incidental domestic use of highway vehicles imported under tariff item 9823.90.00. "Incidental domestic use" means the transportation of goods point to point within Canada incidental to the international purpose of the trip.

7. Incidental domestic use may be made on both the inward and outward legs of an international journey. The number of such moves is not limited but must be consistent with the scheduled international trip. Back hauls and major deviations from the international route do not qualify as incidental domestic use.

b) pour livrer au Canada, au point d'arrivée initial ou à un autre endroit, des marchandises dont la livraison au destinataire indiqué sur le document de contrôle du fret pertinent a été autorisée par les Douanes, lorsque ce mouvement suit l'itinéraire international;

c) pour décharger à divers endroits au Canada des marchandises qui, selon l'agent des douanes intéressé, ne pourraient pas facilement être transférées dans d'autres véhicules de transport ou d'autres conteneurs;

d) pour charger, à différents endroits au Canada au cours du mouvement de sortie, des marchandises devant être transportées du point de chargement à un point à l'étranger;

e) pour transporter des marchandises en transit d'un point aux États-Unis à un autre point aux États-Unis.

5. Les véhicules de transport ou les conteneurs classés dans le numéro tarifaire 9823.90.00, lorsqu'ils sont utilisés pour transporter des marchandises qui n'ont pas été dédouanées ou vérifiées par les Douanes, doivent aussi satisfaire aux exigences concernant le contrôle du fret qui sont précisées dans les mémorandums D3-4-2, *Transport du fret par grand-route*, et D3-6-6, *Transport du fret ferroviaire*.

Service intérieur accessoire

6. Les circonstances dans lesquelles un véhicule de transport routier importé en vertu du numéro tarifaire 9823.90.00 peut être utilisé pour un service intérieur accessoire sont précisées à l'article 6 du Règlement. «Service intérieur accessoire» désigne le transport de marchandises d'un point à l'autre au Canada dans le cadre d'un itinéraire international.

7. Le service intérieur accessoire peut se faire au cours du mouvement d'entrée ou de sortie d'un voyage international. Le nombre de mouvements de ce genre n'est pas restreint mais doit tenir compte de l'itinéraire international. Le transport de retour et les déroutements majeurs par rapport à l'itinéraire international ne peuvent être considérés comme un service intérieur accessoire.

8. Paragraph 4*(b)* of the Regulations requires that incidental domestic use must conform with carrying rights granted by the appropriate provincial licensing authorities.

9. Under no circumstances is incidental domestic use permitted for vehicles whose primary purpose for arriving in Canada is to move goods from a place outside Canada in transit through Canada to another place outside Canada. Similarly, no such incidental domestic use is permitted for vehicles arriving in Canada empty or without a substantial payload on the inward leg of the international trip.

10. Incidental domestic use does not include the movement of goods from one point in Canada to another point in Canada involving an in transit movement over a foreign territory.

11. Incidental domestic use privileges do not apply to rental vehicles and trailers which are not under lease to a commercial transportation company.

Time Limits

12. Under normal circumstances, conveyances and containers entitled to importation under tariff item 9823.90.00 shall be exported from Canada within 30 days of the date of importation into Canada. This period may be extended by a Customs Officer where the officer is satisfied that, at the expiration of the 30 day period, the departure of the conveyance or container is delayed for reasons specified in section 5 of the Regulations. In such instances, a form E 50B, *Vehicle Permit*, shall be issued for the conveyance for a specified period of time sufficient to accommodate stated contingencies and provide for compliance by exportation. Conveyances reported under the post audit system do not require approval from Customs for extension of the 30 day time limit, nor is a form E 50B required for each instance. However, such equipment may only remain in Canada beyond 30 days where it is in compliance with the conditions set out in section 5 of the Regulations. Verification of circumstances where post audit equipment is in Canada beyond 30 days will be conducted as part of audits.

8. Il est précisé au paragraphe 4*b)* du Règlement que le service intérieur accessoire doit tenir compte des permis délivrés par l'autorité provinciale compétente.

9. Aucun service intérieur accessoire ne peut être autorisé, quelles que soient les circonstances, dans le cas de véhicules qui entrent au Canada dans l'unique but de transporter des marchandises d'un point à l'étranger à un autre point à l'étranger en passant par le Canada. De même, aucun service intérieur accessoire ne peut être autorisé dans le cas de véhicules qui entrent au Canada vide ou sans charge importante au cours du mouvement d'entrée de l'itinéraire international.

10. Le service intérieur accessoire ne comprend pas le transport de marchandises d'un point au Canada à un autre point au Canada lorsque ce transport comporte un mouvement de transit à l'étranger.

11. Les privilèges du service intérieur accessoire ne s'appliquent pas aux véhicules et aux remorques loués à d'autres sociétés que des sociétés de transport commercial.

Délais

12. À moins de circonstances exceptionnelles, les véhicules de transport et les conteneurs importés en vertu du numéro tarifaire 9823.90.00 doivent être exportés dans les 30 jours suivant la date de leur importation au Canada. Ce délai peut cependant être prolongé par un agent des douanes si celui-ci est convaincu, à l'expiration du délai en question, que le motif du retard est l'un de ceux précisés a l'article 5 du Règlement. Dans ce cas, une formule E 50B, *Permis de véhicule*, est délivrée à l'égard du véhicule de transport pour une période jugée suffisante pour permettre d'éliminer la cause du retard et d'exporter le véhicule comme l'exige le Règlement. Si le véhicule est un véhicule de transport soumis au régime de la postvérification, il n'est pas nécessaire que la prorogation du délai de 30 jours soit approuvée par les Douanes et qu'une formule E 50B soit délivrée dans chaque cas. Toutefois, pour que ces véhicules puissent demeurer au Canada au-delà du délai de 30 jours, il faut qu'ils remplissent les conditions précisées a l'article 5 du Règlement. Un contrôle des circonstances dans lesquelles des véhicules soumis à la postvérification demeurent au Canada plus de 30 jours sera exécuté dans le cadre de la vérification.

Ancillary Equipment

13. "Ancillary equipment" means any equipment which enhances the safety, security, containment and preservation of goods carried in conveyances or containers falling within the terms of tariff item 9823.90.00. Ancillary equipment when for use in dedicated international service may be imported pursuant to tariff item 9823.90.00 without Customs documentation.

Enforcement and Control

14. Complaints of alleged violation of incidental domestic use privileges shall be directed to:

Department of National Revenue
Customs, Excise and Taxation
Carrier Control, Transportation Division
Ottawa, Ontario
K1A 0L5

for investigation and appropriate action.

15. Carriers importing vehicles into Canada pursuant to tariff item 9823.90.00 may be subject to periodic audit of internal records relative to the movement and use of such equipment in Canada by Transportation and End-use Audit, Investigations Division, Ottawa, Ontario.

16. At the discretion of the Customs Officer concerned, forms E 50B may be issued for monitoring purposes.

17. Where it is established that misuse or diversion of conveyances imported under this tariff item has occurred, sanctions will be directed at the person who diverted the conveyance. These sanctions could take the form of duties in accordance with subsections 88(1) or 89(1) of the *Customs Act*, or seizure action under subsection 110(2) of the Act, or ascertained forfeiture under paragraph 124(1)*(b)* of the Act.

Équipement auxiliaire

13. «Équipement auxiliaire» désigne tout équipement nécessaire à la protection, à la sécurité, à la retenue et à la conservation des marchandises transportées dans des véhicules de transport ou des conteneurs répondant à la définition du numéro tarifaire 9823.90.00. L'équipement auxiliaire devant servir à un service international exclusif peut être importé en vertu du numéro tarifaire 9823.90.00 sans avoir à présenter de documents douaniers à son égard.

Exécution et contrôle

14. Tout abus des privilèges de service intérieur accessoire fera l'objet d'une enquête et de mesures appropriées. Les plaintes formulées à cet égard doivent être envoyées à l'adresse suivante :

Ministère du Revenu national
Accise, Douanes et Impôt
Contrôle des transporteurs, Division des transports
Ottawa (Ontario)
K1A 0L5

15. Les documents internes des transporteurs qui importent des véhicules au Canada en vertu du numéro tarifaire 9823.90.00 peuvent faire l'objet d'une vérification périodique portant sur les mouvements et l'utilisation de ces véhicules au Canada qui sera effectuée par la Vérification des transports et de l'utilisation ultime, Division des enquêtes, Ottawa (Ontario).

16. Si l'agent des douanes intéressé le juge souhaitable, des formules E 50B peuvent être délivrées à des fins de surveillance.

17. S'il est établi que les véhicules de transport importés en vertu du numéro tarifaire susmentionné ont été mal utilisés ou réaffectés, des sanctions seront imposées à la personne ayant réaffecté le véhicule. Ces sanctions pourraient prendre la forme de droits imposés en vertu du paragraphe 88(1) ou 89(1) de la *Loi sur les douanes*, celle d'une saisie en vertu du paragraphe 110(2) de la Loi ou celle d'une confiscation compensatoire en vertu de l'alinéa 124(1)*b)* de la Loi.

Immigration Requirements

18. Citizenship and Immigration Canada should be contacted concerning Immigration requirements when conveyances will be operated in Canada by persons who are not Canadian citizens or permanent residents of Canada.

Exigences relatives à l'immigration

18. Lorsque des véhicules de transport sont exploités au Canada par des personnes qui ne sont pas des citoyens canadiens ou des résidents permanents du Canada, ces personnes doivent communiquer avec Citoyenneté et Immigration Canada pour connaître les exigences de ce ministère.

. . . Reference Page / Page de références

REFERENCES

EFFECTIVE DATE —

January 1, 1994

ISSUING OFFICE —

Commercial Operations
Transportation Division
Carrier Control

LEGISLATIVE REFERENCES —

Customs Act
Customs Tariff
Excise Tax Act

HEADQUARTERS FILE —

9823.90.00

SUPERSEDED MEMORANDA "D" —

D3-5-8, November 15, 1993

OTHER REFERENCES —

D3-1-1, D3-5-5, D3-5-6, D3-8-1, D4-2-1, D8 series, D17-1-5, D20-1-2

SERVICES PROVIDED BY THE DEPARTMENT ARE AVAILABLE IN BOTH OFFICIAL LANGUAGES.

THIS MEMORANDUM IS ISSUED UNDER THE AUTHORITY OF THE DEPUTY MINISTER OF NATIONAL REVENUE, CUSTOMS, EXCISE AND TAXATION.

January 1, 1994

RÉFÉRENCES

DATE D'ENTRÉE EN VIGUEUR —

Le 1er janvier 1994

BUREAU DE DIFFUSION —

Opérations commerciales
Division des transports
Contrôle des transporteurs

RÉFÉRENCES LÉGALES —

Loi sur les douanes
Tarif des douanes
Loi sur la taxe d'accise

DOSSIER DE L'ADMINISTRATION CENTRALE —

9823.90.00

CECI ANNULE LES MÉMORANDUMS «D» —

D3-5-8, 15 novembre 1993

AUTRES RÉFÉRENCES —

D3-1-1, D3-5-5, D3-5-6, D3-8-1, D4-2-1, série D8, D17-1-5, D20-1-2

LES SERVICES FOURNIS PAR LE MINISTÈRE SONT OFFERTS DANS LES DEUX LANGUES OFFICIELLES.

CE MÉMORANDUM A L'APPROBATION DU SOUS-MINISTRE DU REVENU NATIONAL, ACCISE, DOUANES ET IMPÔT.

Le 1er janvier 1994

Printed in Canada
Imprimé au Canada

Ottawa, January 11, 2013

MEMORANDUM D3-6-0

In Brief

RAILWAY ROLLING STOCK, RAILWAY LOCOMOTIVES AND MISCELLANEOUS RAILWAY EQUIPMENT TEMPORARILY IMPORTED FOR USE IN INTERNATIONAL SERVICE AND/OR DIVERTED TO DOMESTIC USE

This memorandum replaces the Memorandum D3-6-0 dated August 11, 2011. It has been revised to denote the following changes:

1. Paragraph 80 was revised to reflect the Division and Branch name changes.

2. The Reference page was revised to reflect the Division and Branch name changes.

3. In accordance with the new subsection 6(5) of the *Proof of Origin of Imported Goods Regulations* paragraph 9 has been added.

4. In accordance with the new subsection 6(5) of the *Proof of Origin of Imported Goods Regulations*, paragraphs 34, 35, 46, and 70 reference to the certificate of origin has been removed.

5. Appendix J, Lists of Regional Trade Compliance Offices, the Name and contact information for Region of Quebec has changed.

Printed in Canada

Canada

Canada Border Services Agency | Agence des services frontaliers du Canada

Ottawa, January 11, 2013

MEMORANDUM D3-6-0

RAILWAY ROLLING STOCK, RAILWAY LOCOMOTIVES AND MISCELLANEOUS RAILWAY EQUIPMENT TEMPORARILY IMPORTED FOR USE IN INTERNATIONAL SERVICE AND/OR DIVERTED TO DOMESTIC USE

1. This memorandum incorporates the changes resulting from the implementation of the simplified *Customs Tariff* on January 1, 1998. The simplification of the *Customs Tariff* introduced two new tariff items 9801.10.10 and 9801.20.00 which provide for the customs duty free importation of locomotives, railway rolling stock and miscellaneous railway equipment regardless of the tariff treatment or the country of origin of the goods; in the former case for use in international commercial service and in the latter for temporary domestic use.

2. This memorandum outlines the policy for the temporary importation of foreign railway rolling stock, locomotives and miscellaneous railway equipment under tariff item No. 9801.20.00.

3. When reading this memorandum, it is important to note that cross-references in the *Excise Tax Act* (ETA) to tariff items were not amended at the time of Tariff Simplification in 1998. Instead, subsection 140(2) was added to the *Customs Tariff*, which states that any reference in the ETA to headings, subheadings, tariff items, tariff codes or chapter notes would continue to apply, for Goods and Services Tax (GST) purposes, as if the pre 1998 Tariff were still in effect.

4. The Department of Finance announced, in a new release dated October 7, 1997, that changes to the ETA would be proposed as a result of the implementation of the simplified *Customs Tariff* in 1998. However, these proposed changes had not yet been made at the time of the publication of this memorandum.

5. Consequently, the GST treatment of locomotives, railway rolling stock, and miscellaneous railway equipment temporarily imported for domestic use in Canada did not change with the introduction of tariff item 9801.20.00 in 1998. Therefore, one must continue to refer to the terms of the pre-1998 rolling stock remission orders (e.g., Order in Council (OIC) P.C. 1975-1975) and tariff codes (e.g. code 2338 of Schedule II to the pre-simplified *Customs Tariff*) to determine how the GST applies to these temporary importations.

TABLE OF CONTENTS

Legislation 2
Guidelines and General Information 3
Definitions 3
General 4
Tariff Classification 4
Exemption From the Requirement to Furnish the North American Free Trade Agreement (NAFTA) Certificate of Origin for Certain Locomotive and Railway Freight Cars 4
GST Treatment 5
Locomotives or Railway Rolling Stock or Miscellaneous Railway Equipment Engaged in International Commercial Transportation 5
Foreign Railway Rolling Stock Imported to be Temporarily Engaged for Domestic Use 5
Foreign Railway Rolling Stock, Owned or Controlled by United States Railway Companies, for Use in International Service, Temporarily Diverted to Domestic Use in Canada 6
Foreign Railway Rolling Stock, Owned or Controlled by Other Than United States Railways, Entering Canada for Use in International Service 7
Foreign Railway Locomotives and Miscellaneous Railway Equipment 9
Canadian Railway Rolling Stock Imported for Use in International Commercial Service Temporarily Diverted to Domestic Use in Canada 11
Exportation Process 12
Voluntary Disclosure 12
Record Keeping 12
Penalty Information 12
Ordering Publications and Forms 12
Additional Information 12
Appendices A to I – Samples of Forms B3-3 and Forms B2 14 to 22
Appendix J – List of Regional Trade Compliance Division Offices 23
Appendix K – Order Respecting the Remission of Customs Duties Paid or Payable on Railway Rolling Stock Imported for Use in Canadian Domestic Service 24
Appendix L – *Customs Tariff* – Schedule II 25
Appendix M – Order Respecting the Remission of Customs Duty Paid or Payable on Foreign Railway Rolling Stock Entering Canada for Use in International Service 26
Appendix N – Former Order-in-Council 1953-18/894 27
Appendix O – Order Respecting the Remission of Customs Duty Paid or Payable on Railway Rolling Stock Manufactured in Canada Imported for Use in International Service 28

LEGISLATION

Current wording of tariff heading 98.01:

Conveyances or containers of Chapters 86, 87, 88 or 89, engaged in international commercial transportation of goods or passengers, including any ancillary equipment necessary to ensure the safety, security, containment and preservation of the goods or passengers.

Tariff item 9801.10.10 reads:

Conveyances, *(a)* on condition that:

(i) in the case of vehicles, they are registered and licensed in a foreign country and operated in Canada with a vehicle licence issued by the appropriate provincial licensing authority;

(ii) in the case of aircraft, they comply with the requirements of the *Aeronautics Act* and any regulations made thereunder; and

(iii) in the case of vessels, they comply with the requirements of the *Canada Shipping Act* and *Coasting Trade Act*; and

(b) on condition that the conveyances:

(i) are owned or leased and imported by a person whose domicile is in a foreign country;

(ii) leave from and return to the foreign country in the normal course of operation;

(iii) are controlled from the foreign country; and

(iv) are exported within 30 days of the date of their importation or for an additional period not exceeding 24 months where a customs officer is satisfied that the exportation of the conveyances is delayed because:

(A) of adverse weather conditions;

(B) the conveyances are being equipped, reconditioned, reconstructed, refurbished or repaired;

(C) the conveyances have a major equipment breakdown;

(D) the conveyances are detained under an order of a Canadian court, or under an Act of Parliament or the legislature of a province or any regulation made thereunder; or

(E) the delivery of the goods to be loaded on or in the conveyances is delayed.

The conveyances provided for in this tariff item may engage in the transportation of goods from one point in Canada to another point in Canada where:

(a) that transportation is incidental to the international traffic of the goods;

(b) the transportation does not occur outside the territorial limits of Canada; and

(c) the conveyance has not entered Canada for the purpose of an in transit movement through Canada to a point outside of Canada.

Tariff item No. 9801.20.00 reads:

Locomotives or railway rolling stock or miscellaneous railway equipment, regardless of tariff treatment entitlement or country of origin, owned or under the control of a railway company in the United States, temporarily engaged in the transportation of goods or passengers from a place in Canada to another place in Canada or imported on a temporary basis for the repair, testing or maintenance of railways in Canada.

The wording of former tariff item 9801.00.00 (i.e. pre *Customs Tariff* simplification):

Foreign-based conveyances of heading No. 86.09 or of Chapters 87, 88 and 89, other than cargo containers less than 6.1 metres in length or having an internal capacity less than 14 cubic metres, engaged in the international commercial transportation of passengers or goods, under such regulations for each mode of conveyance provided for in this heading as the Governor in Council may prescribe.

Former tariff code 2338 provided for the customs duty free entry as follows:

Railway or tramway vehicles of heading No. 8601, 8602, 8603, 8605 or 8606, being the property or under the control of railway companies in the United States, running upon any line or road crossing the frontier, so long as Canadian locomotives and cars are imported free of customs duties under similar circumstances into the United States, under regulations made by the Minister.

The references to *Customs Tariff* headings 8601, 8602, 8603, 8605 or 8606 refer to the headings as worded on December 31, 1997.

The legislative references to the *Excise Tax Act* and its regulations follow.

Section 1 of Schedule VII to the *Excise Tax Act*

1. Goods that are classified under heading No. 98.01, 98.02, 98.03, 98.04, 98.05, 98.06, 98.07, 98.10, 98.11, 98.12, 98.15, 98.16 or 98.19 or subheading No. 9823.60, 9823.70, 9823.80 or 9823.90 of Schedule I to the *Customs Tariff*, to the extent that the goods are not subject to duty under that Act, but not including goods that are classified under tariff item 9804.30.00 of that Schedule. ...

8. Prescribed goods imported in prescribed circumstances and under prescribed terms and conditions.

The prescribing regulations are the *Non-taxable Imported Goods (GST/HST) Regulations* and the *Value of Imported Goods (GST/HST) Regulations*.

The relevant section of the *Non-taxable Imported Goods (GST/HST) Regulations*, subsection 3*(h)*, reads as follows:

> Locomotives, railway rolling stock and vessels imported in circumstances where customs duties have been remitted or removed under
>
> (i) Railway Rolling Stock (International Service) Remission Order No. 3,
>
> (ii) code 2338 of Schedule II to the *Customs Tariff*,
>
> (iii) Railway Rolling Stock (International Service) Remission Order No. 4,
>
> (iv) Railway Rolling Stock (Canadian Domestic Use) Remission Order No. 2, or
>
> (v) section 5, 6, 7, 15, 16 or 17 of the *Vessel Duties Reduction or Removal Regulations*;

The relevant sections of the *Value of Imported Goods (GST/HST) Regulations*, Section 9, 10, and 11, read as follows:

9. For the purposes of subsection 215(2) of the Act, the value of a locomotive or miscellaneous railway equipment imported in circumstances where customs duties are partially remitted under Order in Council P.C. 1953-18/894 shall be determined by the formula

$$(1/120 \times A \times B) + C$$

where

A is the value for duty of the locomotive or railway equipment, as the case may be;

B is the number of months during which the locomotive or railway equipment, as the case may be, remains in Canada; and

C is the remaining duties payable in respect of the locomotive or railway equipment, as the case may be.

10. For the purposes of subsection 215(2) of the Act, the value of railway rolling stock imported for use in international service in circumstances where the Railway Rolling Stock (International Service) Remission Order No. 4 applies and the rolling stock is temporarily diverted (within the meaning of that Order) shall be determined by the formula

$$A + B$$

where

A is the value of the monthly rental charge for the rolling stock; and

B is the remaining duties payable in respect of the rolling stock.

11. For the purposes of subsection 215(2) of the Act, the value of railway rolling stock that is imported in circumstances where code 2338 of Schedule II to the *Customs Tariff* applies, and that becomes subject to customs duties by reason of the temporary use of the rolling stock in Canada, shall be determined by the formula

$$(A \times B) + C$$

where

A is the average monthly rental charge for the rolling stock;

B is the number of months during which the temporary use in Canada continues; and

C is the remaining duties payable in respect of the rolling stock.

GUIDELINES AND GENERAL INFORMATION

DEFINITIONS

1. For the purposes of this memorandum, the following definitions apply:

"available" means, in respect of any railway rolling stock, that it is available when needed from Canadian production or other Canadian sources in sufficient quantities at a reasonable cost.

"duties" means any duties or taxes levied or imposed on imported goods under the *Customs Tariff*, the *Excise Tax Act*, the *Excise Act*, the *Special Import Measures Act* or any other Act of Parliament, but, for the purposes of subsection 3(1), paragraphs 59(3)*(b)* and 65(1)*(b)*, sections 69 and 73 and subsections 74(1), 75(2) and 76(1), does not include taxes imposed under Part IX of the *Excise Tax Act* (i.e. does not include the Goods and Services Tax (GST)).

"international commercial transportation" means any transportation resulting in, or intended to result in, the carriage of persons or goods for hire or reward, or any transportation of persons or goods by or on behalf of an enterprise engaged in an activity of financial return, where the persons or goods are conveyed:

(a) from outside Canada to a place inside Canada;

(b) from a place inside Canada to a place outside Canada; or

(c) from a place outside Canada in transit through Canada to another place outside Canada.

"international service" means the use while loaded or empty of railway rolling stock dispatched on a direct route from a place in Canada to a place in the United States or from a place in the United States to a place in Canada and includes loading and unloading in Canada while on the direct route.

"Minister" means the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness.

"miscellaneous railway equipment" means railway track equipment, repair equipment, testing equipment, maintenance equipment and equipment used to maintain rail right of ways.

"month", for the purpose of calculating the customs duty, is interpreted to consist of the period between a certain date in one month to the corresponding day previous in the following month (in reference to the duties applicable). For example, if railway rolling stock is diverted to domestic service from January 25 to February 20, the period of the diversion would be calculated as one month. A diversion from January 25 to February 28, would be considered two months.

"month", for the purpose of calculating the GST, is a period beginning on a particular day in a calendar month and ending on *(a)* the day immediately before the day in the next calendar month that has the same calendar number as the particular day, or *(b)* where the next calendar month does not have a day that has the same calendar number as the particular day, the last day of that next calendar month.

"monthly rental charge" means, in respect of any railway rolling stock, the average monthly rental charge for the use in Canada of that railway rolling stock.

"railway rolling stock" means railway passenger, baggage and freight cars.

"temporarily diverted" means removed from international service and placed in Canadian domestic service for ninety days or less in any one calendar year.

"temporarily engaged" and "imported on a temporary basis" means the qualifying goods are imported into Canada for a period of 12 months or less from the date on the Train Report Inward (Form A1).

"Temporary use" is interpreted as being removed from international service and placed in Canadian domestic service for 90 days or less in any one calendar year.

GENERAL

2. This memorandum outlines the provisions that must be met for locomotives, railway rolling stock, and miscellaneous railway equipment to qualify for customs duty free importation under tariff items 9801.10.10 and 9801.20.00. Locomotives, railway rolling stock, and miscellaneous railway equipment that do not qualify under these tariff items may qualify for customs duty free entry under tariff item 9993.00.00. More information on tariff item 9993.00.00 can be found in Memorandum D8-1-1, *Amendments to Temporary Importation (Tariff Item No. 9993.00.00) Regulations*.

3. This memorandum also outlines the various provisions which enable foreign locomotives, railway rolling stock and miscellaneous railway equipment to be temporarily imported into Canada, fully or partially non-taxable for the purposes of the Goods and Services Tax (GST).

TARIFF CLASSIFICATION

4. All locomotives, railway rolling stock, and miscellaneous railway equipment arriving in or departing from Canada are required to report to the Canada Border Services Agency (CBSA).

5. If they are being imported temporarily for the purpose of international commercial service they are classified under tariff item 9801.10.10 and are customs duty free. They are documented on a Form A1, Train Report Inward and when exported, they are reported on a Form A5, Train Report Outward. Formal customs accounting on a Form B3-3, *Canada Customs Coding Form* is not required. As per subsection 7(1)*(a)* of the *Accounting for Imported Goods and Payment of Duties Regulations*, goods classified under tariff item No. 9801.00.10 may be released without any requirement of accounting under section 32 of the *Customs Act*.

6. The determination of whether or not locomotives, railway rolling stock or miscellaneous railway equipment are engaged in international commercial transportation is based on the origin and destination of the goods carried and not the actual route of the locomotive, railway rolling stock or miscellaneous railway equipment.

7. If they are being imported temporarily for use domestically or imported on a temporary basis for the repair, testing or maintenance of Canadian railways, the locomotives, railway rolling stock, and miscellaneous railway equipment are classified under tariff item 9801.20.00 and in addition to being documented on a Form A1 must be accounted for on a Form B3-3 and any necessary supporting documentation supplied.

8. The foreign railway rolling stock imported into Canada to be temporarily engaged for domestic use under tariff item 9801.20.00 may do so with goods on board.

EXEMPTION FROM THE REQUIREMENT TO FURNISH THE NORTH AMERICAN FREE TRADE AGREEMENT (NAFTA) CERTIFICATE OF ORIGIN FOR CERTAIN LOCOMOTIVE AND RAILWAY FREIGHT CARS

9. Effective July 1, 2012, in accordance with the provisions of Article 503*(c)* of NAFTA, the importer and owner is exempt from the requirement to furnish the proof of origin required under subsection 35.1(1) of the *Customs Act* for locomotives of headings 86.01 and 86.02 and railway freight cars of heading 86.06 of the List of Tariff Provisions set out in the schedule to the *Customs Tariff*, transported overland from the United States into Canada and for which preferential tariff treatment under NAFTA is claimed.

GST TREATMENT

Locomotives or Railway Rolling Stock or Miscellaneous Railway Equipment Engaged in International Commercial Transportation

10. Locomotives, railway rolling stock or miscellaneous railway equipment engaged in the international commercial transportation of goods or passengers that would have been classified under former tariff headings 86.01, 86.02, 86.03, 86.05, 86.06 or 86.09 (i.e. pre-*Customs Tariff* simplification) are prescribed as non-taxable for the purposes of the GST under the provisions of subparagraph 3*(h)*(ii) of the *Non-taxable Imported Goods (GST/HST) Regulations* which refers to former tariff code 2338 and section 1 of Schedule VII of the *Excise Tax Act*. Goods classified under the current tariff headings are still non-taxable for the purposes of the GST except for goods of tariff item 8609.00.10.

11. All locomotives, railway rolling stock and miscellaneous railway equipment arriving in or departing from Canada must be reported and are normally not accounted for but are documented on a Form A1, Train Report Inward and on a Form A5, Train Report Outward.

Note: If required to account for the goods on a Form B3-3, *Canada Customs Coding Form*, the appropriate GST/HST tax status code is 51.

Foreign Railway Rolling Stock Imported to be Temporarily Engaged for Domestic Use

12. Foreign railway rolling stock imported to be temporarily engaged for use in domestic service are prescribed as non-taxable for the purposes of the GST pursuant to subsection 3*(h)* of the *Non-taxable Imported Goods (GST/HST) Regulations* reference to the former Railway Rolling Stock (Canadian Domestic Service) Remission Order No. 2 (see Appendix K).

13. To qualify under the former Railway Rolling Stock (Canadian Domestic Service) Remission Order No. 2 , the foreign railway rolling stock imported for domestic use must be specialized (e.g. railway rolling stock that is manufactured to hold specific commodities or with specific dimensions) and not railway rolling stock that can be obtained from the normal stream of transportation.

14. Companies wishing to temporarily engage foreign railway rolling stock for domestic use do not require pre-authorization from the CBSA. However, the importation of the railway rolling stock must be under a lease or contract, for a period not exceeding 12 months, signed prior to the importation.

15. The foreign railway rolling stock so engaged cannot be removed from Canada for any reason, including being placed in international service. Foreign railway rolling stock that is being used for in-transit movements from one place in Canada to another place in Canada, through the United States, is not considered to have been placed in international service.

16. The maximum period of GST relief is one year. Foreign railway rolling stock that remains in Canada beyond the 12 month period without a lease or contract will be considered a permanent importation and duties and taxes will be applicable on the full duty paid value of each railcar at the time of importation. This should be the value for duty which must be determined in accordance with the valuation provisions found in sections 44 to 55 of the *Customs Act*.

Extending the period of importation

17. Extensions for an additional 12 months (to a maximum of 36 months) period must be approved by the Regional Trade Compliance Division (see Appendix J), of the office where the initial accounting was done. A renewed contract/lease has to have been signed prior to the application being submitted. Authorizations for extensions may be granted without the requirement to export the railway rolling stock, provided:

(a) the application for extension is received before the original period of importation exceeds 12 months;

(b) the railway rolling stock will not remain in Canada for more than 36 months in total (for example only two extensions of 12 months); and

(c) the applicant has received a renewal of the lease or contract under which the foreign railway rolling stock was imported initially or has signed a new lease or contract.

Documentation

18. As the foreign railway rolling stock is being imported under tariff item 9801.20.00, importers will have to account for the railway rolling stock on a Form B3-3. The importer must account for the railway rolling stock within 30 days of the importation of the last railcar. Although no previous authorization is required by the CBSA, the importer must include a copy of the signed lease or contract as well as a complete description of the railcar including:

(a) name of the owner of each railcar; and

(b) type, model, age, value for duty and railcar markings, and the number displayed on each railcar.

Note: The Form B3-3 should be completed as per the example found in Appendix A.

19. If the railcars are non-taxable for the purposes of the GST under the conditions noted above, special authorization code 98-22-222 must appear in field 26.

20. When requesting an extension of the period of importation, the importer must submit a *Canada Customs - Adjustment Request* Form B2, along with a copy of the signed lease or contract.

Note: The Form B2 should be completed as per the example found in Appendix B.

21. Importers are required to submit quarterly reports on January 1, April 1, July 1 and October 1 to provide particulars on the imported railway rolling stock used by the importer, within the proceeding quarter.

Foreign Railway Rolling Stock, Owned or Controlled by United States Railway Companies, for Use in International Service, Temporarily Diverted to Domestic Use in Canada

22. Importers of foreign railway rolling stock that is owned or controlled by United States railway companies must report the diversion of any railway rolling stock that is removed from international service and temporarily diverted into Canadian domestic service.

Temporary diversion of 90 days or less

23. The railway rolling stock has been diverted from tariff item 9801.10.10 to tariff item 9801.20.00 and remains customs duty free. The period of diversion cannot exceed 90 days in one calendar year. The 90 days does not have to occur consecutively.

24. Railway rolling stock owned or controlled by a United States railway company diverted temporarily to domestic use is partially relieved of the GST. Subsection 3*(h)* of the *Non-taxable Imported Goods (GST/HST) Regulations* and section 11 of the *Value of Imported Goods (GST/HST) Regulations* apply. Both these regulations refer to the former tariff code 2338 (Appendix L). GST is owed on the value of the monthly rental charge for the rolling stock; and any customs duties payable in respect of the rolling stock. While the railway rolling stock has become subject to customs duties, the rate under tariff item 9801.20.00 is free, so GST is only applicable on the value of the monthly rental charge.

25. For diversions under 90 days, there is a distinction to be made between value for duty and the amount upon which the GST is assessed. While the GST for railcars diverted for a period of less than 90 days is assessed based on the amount paid for the lease or rental contract as in the examples provided below, the value for duty of the railcar is to be established and declared according to sections 44 to 55 of the *Customs Act* at time of importation. If the diversion of the railcars exceeds the intended 90 days, then the GST will be assessed against the full value for duty that was determined and declared at time of importation.

26. The importer is required to monitor the length of time the railway rolling stock is diverted to Canadian domestic use.

27. The relevant section of the *Value of Imported Goods (GST/HST) Regulations*, Section 11, read as follows:

> 11. For the purposes of subsection 215(2) of the Act, the value of railway rolling stock that is imported in circumstances where code 2338 of Schedule II to the *Customs Tariff* applies, and that becomes subject to customs duties by reason of the temporary use of the rolling stock in Canada, shall be determined by the formula
>
> $$(A \times B) + C$$
>
> where
>
> A is the average monthly rental charge for the rolling stock;
>
> B is the number of months during which the temporary use in Canada continues; and
>
> C is the remaining duties payable in respect of the rolling stock.

Diverted for longer than 90 days

28. If the railway rolling stock is diverted to domestic use for periods exceeding 90 days in a calendar year, then the railcars are no longer imported under 9801.10.10 or 9801.20.00. They must be classified in Chapter 86 and fully duty and tax paid, including the GST. The value for duty would be the value for duty on the initial date of importation determined in accordance with the valuation provisions found in sections 44 to 55 of the *Customs Act*. For all intents and purposes the railcars must be accounted for as a permanent importation.

Documentation

29. As the railway rolling stock would have been initially imported under tariff item 9801.10.10 and not documented on a Form B3-3, when diverted temporarily to domestic use under tariff item 9801.20.00 the railway rolling stock must now be accounted for on a Form B3-3.

Note: The Form B3-3 should be completed as per the example found in Appendix C.

30. Special authority code 98-11-111 should appear in field 26 to enable the GST to be accounted for based on the monthly rental charge.

31. Importers are required to submit quarterly reports on January 1, April 1, July 1 and October 1 to provide particulars on the use of the foreign railway rolling stock engaged in domestic service, within the proceeding quarter.

32. If the railway rolling stock is diverted for longer than 90 days, they will have to be accounted for on a Form B2, *Canada Customs - Adjustment Request* in Chapter 86 of the *Customs Tariff*.

Note: The Form B2 should be completed as per the example found in Appendix D.

Examples of temporary diversion of 90 days or less

33. For example, if railway rolling stock is diverted to domestic service from January 25 to February 20, the diversion would be calculated using one month. If the diversion occurs from January 25 to February 28, that would require a two month reporting.

(a) A railcar is valued at $35,000.00 CAN (This value would appear in field 37 of the B3-3). It was rented for $1000.00 per month, and was diverted to Canadian domestic use for one month. No remaining customs duties are applicable.

$1,000.00 X 1 = $1,000.00

GST is applicable on the $1,000.00. Therefore, currently the GST is 5%, so the GST payable is $50.00.

This example would be accounted for on April 1 for the preceding quarter.

(b) A railcar is valued at $35,000.00 CAN. (This value would appear in field 37 of the B3-3) It was rented for $1000.00 per month, and was diverted to Canadian domestic use for 90 consecutive days (commencing January 1 and ending March 31). No remaining customs duties are applicable.

$1,000.00 X 3 = $3,000.00

GST is applicable on the $3,000.00. Therefore, currently the GST is 5%, so the GST payable is $150.00.

This example would be accounted for on April 1 for the preceding quarter.

34. The railway rolling stock can be diverted to domestic use in Canada for 90 days or less over a 12 month period. For example, the importer may divert the railcars for a few days each month and use the railcars in international service for the remainder of the month. In these situations, GST is applicable for each month or part month that the railway rolling stock is temporarily used in Canada. For example:

A railcar is valued at $35,000.00 CAN. (This value would appear in field 37 of the B3-3) It was rented for $1000.00 per month, and was diverted temporarily for domestic use as follows:

January 1 to January 5 (5 days)
February 3 to February 10 (8 days)
February 20 to February 24 (4 days)
April 2 to April 4 (3 days)
May 9 to May 12 (4 days)
July 7 to July 9 (3 days)
August 1 to August 10 (10 days)
September 22 to September 30 (9 days)
October 12 to October 15 (4 days)
November 23 to November 25 (3 days) and
December 1 to December 5 (5 days)

This example would be accounted for on four separate B3-3's. January to March would be accounted for on April 1 for the preceding quarter, April to June would be accounted for on July 1 for the preceding quarter, July to August would be accounted for on September 1 for the preceding quarter and September to December would be accounted for on January 1st for the preceding quarter.

Examples of diversions for longer than 90 days

35. Using the same example above, the value for duty of the railcar established according to the valuation provisions of the *Customs Act*, at the time of importation was $35,000.00 CAN. GST is applicable on the entire value for duty.

$35,000.00 X 5% = $1,750.00 is the GST payable, when customs duties are not applicable.

36. Using the same example above, the value for duty of the railcar established according to the valuation provisions of the *Customs Act*, at the time of importation was $35,000.00 CAN when Customs duties are applicable. If the railway rolling stock was classified under 8603.90.00.00, the rate of duty under the Most-Favoured-Nation (MFN) tariff treatment is 8%.

$35,000.00 X 8 % = $2,800.00. GST is applicable on the entire value for tax (value for duty plus the customs duties). $35,000.00 (VFD) + $2,800.00 (Duty) = $37,800.00 (VFT) X 5% = $1,890.00 is the GST payable.

Foreign Railway Rolling Stock, Owned or Controlled by Other Than United States Railways, Entering Canada for Use in International Service

37. Importers of foreign railway rolling stock that is not the property of or under the control of a United States railway must report the diversion of any railway rolling stock that is removed from international service and temporarily diverted into Canadian domestic service. The railway rolling stock that has been diverted from tariff item 9801.10.10 must be classified under Chapter 86. **Note:** Goods of tariff item 9801.20.00 must be owned or under the control of a railway company in the United States. The period of diversion cannot exceed 90 days in one calendar year. The 90 days does not have to occur consecutively. The origin may attract customs duties which would be paid the first time only.

Temporary diversion of 90 days or less

38. The railway rolling stock diverted under these circumstances is subject to customs duties unless it is manufactured in the United States. In this latter case, it will be subject to GST on the monthly rental charge for the equipment. Subsection 3*(h)* of the *Non-taxable Imported*

Goods (GST/HST) Regulations and section 10 of the *Value of Imported Goods (GST/HST) Regulations* apply. Both these regulations refer to the former Railway Rolling Stock (International Service) Remission Order No. 4 (Appendix M). GST is owed on the value of the monthly rental charge for the rolling stock; and any customs duties payable in respect of the rolling stock.

39. For diversions under 90 days, there is a distinction to be made between value for duty and the amount upon which the GST is assessed. While the GST for railcars diverted for a period of less than 90 days is assessed based on the amount paid for the lease or rental contract as in the examples provided below, the value for duty of the railcar is to be established and declared according to sections 44 to 55 of the *Customs Act* at time of importation. If the diversion of the railcars exceeds the intended 90 days, then the GST will be assessed against the full value for duty that was determined and declared at time of importation.

40. The importer is required to monitor the length of time the railway rolling stock is diverted to Canadian domestic use.

41. The relevant section of the *Value of Imported Goods (GST/HST) Regulations*, Section 10, read as follows:

> 10. For the purposes of subsection 215(2) of the Act, the value of railway rolling stock imported for use in international service in circumstances where the Railway Rolling Stock (International Service) Remission Order No. 4 applies and the rolling stock is temporarily diverted (within the meaning of that Order) shall be determined by the formula
>
> A + B
>
> where
>
> A is the value of the monthly rental charge for the rolling stock; and
>
> B is the remaining duties payable in respect of the rolling stock.

Diverted for longer than 90 days

42. If the railway rolling stock is diverted to domestic use for periods exceeding 90 days in a calendar year, then the railcars must be fully duty and tax paid, including the GST. The value for duty would be the value for duty on the initial date of importation determined in accordance with the valuation provisions found in sections 44 to 55 of the *Customs Act* and the value for duty on the initial date of importation. For all intents and purposes the railcars must be accounted for as a permanent importation.

Documentation

43. As the railway rolling stock would have been initially imported under tariff item 9801.10.10 and not documented on a Form B3-3, when diverted temporarily to domestic use must be accounted for on a Form B3-3 under chapter 86.

Note: The Form B3-3 should be completed as per the example found in Appendix E.

44. Special authority code 98-11-111 should now appear in field 26 to enable the GST to be accounted for based on the monthly rental charge.

45. Importers are required to submit quarterly reports on January 1, April 1, July 1 and October 1 to provide particulars on the use of the foreign railway rolling stock engaged in domestic service, within the proceeding quarter.

46. If the railway rolling stock is diverted for longer than 90 days, the railway rolling stock will have to be accounted for on a Form B2, *Canada Customs - Adjustment Request*.

Note: The Form B2 should be completed as per the example found in Appendix F.

Examples of temporary diversion of 90 days or less

47. For example, if railway rolling stock is diverted to domestic service from January 25 to February 20, the diversion would be calculated using one month. If the diversion occurs from January 25 to February 28, that would require a two month reporting. Depending on the origin of the railcars customs duties may be applicable.

(a) A railcar is valued at $35,000.00 CAN. (This value would appear in field 37 of the B3-3) It was rented for $1000.00 per month, and was diverted to domestic use for one month. No remaining duties are applicable.

$1,000.00 X 1 = $1,000.00

GST is applicable on the $1,000.00. Therefore, currently the GST is 5%, so the GST payable is $50.00.

This example would be accounted for on April 1 for the preceding quarter.

(b) A railcar is valued at $35,000.00 CAN. (This value would appear in field 37 of the B3-3) It was rented for $1000.00 per month, and was diverted to Canadian domestic use for 90 consecutive days (commencing January 1 and ending March 31). No remaining duties are applicable.

$1,000.00 X 3 = $3,000.00

GST is applicable on the $3,000.00. Therefore, currently the GST is 5%, so the GST payable is $150.00.

This example would be accounted for on April 1 for the preceding quarter.

(c) A railcar is valued at $35,000.00 CAN. (This value would appear in field 37 of the B3-3) It was rented for $1000.00 per month, and was diverted to domestic use for one month. When customs duties are applicable the duties are based on the value of the railcar, not the rental charge. If the railway rolling stock was classified

under 8603.90.00.00, the rate of duty under the Most-Favoured-Nation (MFN) tariff treatment is 8%.

$35,000.00 X 8 % = $2,800.00

$1,000.00 X 1 = $1,000.00

GST is applicable on the $1,000.00. Therefore, currently the GST is 5%, so the GST payable is $50.00. Total amount owing is $2,800.00 customs duties plus $50.00 GST.

This example would be accounted for on April 1 for the preceding quarter. Since the customs duties have been paid on this railcar, if the railcar is diverted for longer than 90 days, the customs duties will not have to be paid again.

The railway rolling stock can be diverted to domestic use in Canada for 90 days or less in a calendar year. For example, the importer may divert the railcars for only a few days each month and then use the railcars in international service for the remainder of the month. In these situations, GST is applicable for each month or part month that the railway rolling stock is temporarily used in Canada. For example:

(d) A railcar is valued at $35,000.00 CAN. (This value would appear in field 37 of the B3-3) It was rented for $1000.00 per month, and was diverted temporarily for domestic use as follows:

January 1 to January 5 (5 days)
February 3 to February 10 (8 days)
March 20 to March 23 (4 days)
April 2 to April 4 (3 days)
May 9 to May 12 (4 days)
July 7 to July 9 (3 days)
August 1 to August 10 (10 days)
September 22 to September 30 (9 days)
October 12 to October 15 (4 days)
November 23 to November 25 (3 days) and
December 1 to December 5 (5 days)

This example would be accounted for on four separate B3-3's. January to March would be accounted for on April 1 for the preceding quarter, April to June would be accounted for on July 1 for the preceding quarter, July to August would be accounted for on September 1 for the preceding quarter and September to December would be accounted for on January 1 for the preceding quarter.

Examples of Diversions for longer than 90 days

48. Using the same example above, the value for duty of the railcar established according to the valuation provisions of the *Customs Act*, at the time of importation was $35,000.00 CAN. GST is applicable on the entire value for duty:

$35,000.00 X 5% = $1,750.00 is the GST payable. Customs duties were paid at the time of the first diversion; therefore the importer is not required to pay the customs duties again.

Foreign Railway Locomotives and Miscellaneous Railway Equipment

49. Importers of locomotives and miscellaneous railway equipment must report the temporary importation.

50. Locomotives and miscellaneous railway equipment imported temporarily into Canada under tariff item 801.20.00 or classified under chapter 86 are only partially taxable for the purposes of the GST.

51. Examples of miscellaneous railway equipment include:

(a) railway track equipment;

(b) repair equipment;

(c) testing equipment;

(d) maintenance equipment; and

(e) miscellaneous equipment used in maintaining rail right of ways.

52. The locomotives and miscellaneous railway equipment are subject to the GST on 1/120 of their value for duty for each month they remain in Canada. Because the minimum amount of duties and taxes payable under the remission order is $25, the importer is required to pay $25 in respect of the temporary importation. Section 9 of the *Value of Imported Goods (GST/HST) Regulations*, applies. This section refers to former Order in Council P.C. 1953-18/894, June 9, 1953 (see Appendix N).

53. The relevant section of the *Value of Imported Goods (GST/HST) Regulations*, Section 9, read as follows:

9. For the purposes of subsection 215(2) of the Act, the value of a locomotive or miscellaneous railway equipment imported in circumstances where customs duties are partially remitted under Order in Council P.C. 1953-18/894 shall be determined by the formula

$$(1/120 \times A \times B) + C$$

where

A is the value for duty of the locomotive or railway equipment, as the case may be;

B is the number of months during which the locomotive or railway equipment, as the case may be, remains in Canada; and

C is the remaining duties payable in respect of the locomotive or railway equipment, as the case may be.

Documentation

54. The locomotive or miscellaneous railway equipment must be documented on a Form B3-3. The form must be submitted to the CBSA office identified in the importer's application within 30 days of the date of importation of the

last authorized locomotive and/or piece of equipment. A copy of the authorization letter must accompany the Form B3-3. Special authorization code 98-00-000 appears in field 26.

Note: The Form B3-3 should be completed as per the example found in Appendix G.

Examples

(a) A locomotive is valued at $9,000.00 CAN at the time of importation. Authorization has been granted for it to be used temporarily in Canada for six months. No remaining duties are applicable.

$9,000.00 X 1/120 X 6 = $450.00

GST is applicable on the $450.00. Therefore, currently the GST is 5%, so the GST payable is $22.50. Because the minimum amount of duties and taxes payable under the remission order is $25, the importer is required to pay $25 in respect of the temporary importation.

(b) A locomotive is valued at $9,000.00 CAN at the time of importation. Authorization has been granted for it to be used temporarily in Canada for six months. Customs duties are applicable. If the locomotive was classified under 8602.90.00.00, the rate of duty under the Most-Favoured-Nation (MFN) tariff treatment is 9.5%.

$9,000.00 X 1/120 X 6 = $450.00

GST is applicable on the $450.00. Therefore, currently the GST is 5%, so the GST payable is $22.50. Because the minimum amount of duties and taxes payable under the remission order is $25, the importer is required to pay $25 in respect of the temporary importation.

$9,000.00 X 9.5 % = $855.00

Total owing is $25.00 (GST) + $855:00 (customs duties) = $880.00

(c) Testing equipment is valued at $108,000.00 CAN. Authorization has been granted for one month. No remaining duties are applicable.

$108,000.00 X 1/120 X 1 = $900.00

GST is applicable on the $900.00. Therefore, currently the GST is 5%, so the GST payable is $45.00.

55. A railway company that wishes to import railway locomotive(s) or miscellaneous railway equipment temporarily for domestic use under tariff item 9801.20.00.00 or classified under chapter 86 and partially relieved of the GST must submit an application in writing, seven (7) calendar days prior to the anticipated date of importation to the CBSA Trade Compliance Division, Client Service Section, in the region where the importation will be made.

56. An application should include the following information:

(a) a detailed description of the locomotive(s) or miscellaneous railway equipment including quantity, owner, type, identification number, model, age, value,

(b) the dates required in Canada; and

(c) the CBSA office where the accounting documentation will be presented and the point of importation.

57. The regional Trade Compliance Division, Client Service Section will review the application and issue a letter of authorization to the client. A list of regional officers can be found in Appendix J.

58. The locomotives or miscellaneous railway equipment must be imported within 90 days of the date indicated on the CBSA letter of authorization.

59. Authorized foreign locomotive(s) or foreign railway equipment may remain in Canada for a period of 12 months from the date authorized by the regional Trade Compliance Division, Client Service Section. For example, if the date of importation identified in the authorization letter is June 1, 2007, then the one-year period will expire on May 31, 2008.

60. The importer must advise the regional Trade Compliance Division, in writing, if all or part of the locomotives or miscellaneous railway equipment included on the application were not imported.

61. A request for an extension of the period of importation must be submitted in writing, to the regional Trade Compliance Division, seven days prior to the expiry of the original authorization. No extensions will be granted to allow the equipment to remain in Canada for more than 12 months. For example, if the original authorization was for six months the applicant can apply for an additional three months. If the original authorization was for 12 months, no additional extensions will be considered.

Failure to respect conditions

62. If the locomotives and/or miscellaneous railway equipment fails to meet the conditions of importation, then they must be fully duty and tax paid, including the GST. The value for duty must be determined in accordance with the valuation provisions found in sections 44 to 55 of the *Customs Act* and the value for duty on the initial date of importation. For all intents and purposes the railcars must be accounted for as a permanent importation.

Canadian Railway Rolling Stock Imported for use in International Commercial Service Temporarily Diverted to Domestic Use in Canada

63. Importers of railway rolling stock that has been manufactured in Canada that is diverted temporarily from international service and placed into Canadian domestic service must report the diversion. In this case, the Canadian railway rolling stock would have been manufactured in Canada for export and never entered into domestic service. If the Canadian railway rolling stock is owned or under the control of a railway company in the United States it is being diverted from tariff item 9801.10.10 to tariff item 9801.20.00. The railcars are being diverted to Chapter 86, if they are owned or under the control of a foreign railway other than a United States railway. The period of diversion cannot exceed 90 days in one calendar year. The 90 days does not have to occur consecutively.

64. The railway rolling stock is non-taxable for the purposes of the GST pursuant to subsection 3*(h)* of the *Non-taxable Imported Goods (GST/HST) Regulations*, which refers to the Railway Rolling Stock (International Service) Remission Order No. 3 (Appendix O).

Temporary diversion of 90 days or less

65. If the railway rolling stock, manufactured in Canada, is diverted to domestic use for periods of less than 90 days in a calendar year, then the goods are relieved of the Goods and Services Tax (GST).

Note: Reference should be made to Order in Council 98-22-222, in field 26 of the B3-3.

Diverted for longer than 90 days

66. If the railway rolling stock, manufactured in Canada, is diverted to domestic use for periods exceeding 90 days in a calendar year, then the Goods and Services Tax (GST) is applicable on the full duty paid value of the railway rolling stock at the time of importation. This should be the value for duty which must be determined in accordance with the valuation provisions found in sections 44 to 55 of the *Customs Act*.

Documentation

67. As the Canadian manufactured railway rolling stock would have been initially imported under tariff item 9801.10.10 and not documented on a Form B3-3, when diverted temporarily to domestic use under tariff item 9801.20.00 or to a tariff item in Chapter 86 the railway rolling stock must now be accounted for on a Form B3-3. Special authorization code 98-22-222 should appear in field 26.

Note: The Form B3-3 should be completed as per the example found in Appendix H.

68. Importers are required to submit quarterly reports on January 1, April 1, July 1 and October 1 to provide particulars on the use of the Canadian manufactured railway rolling stock, for export, engaged in domestic service, within the proceeding quarter.

Note: The Form B2 should be completed as per the example found in Appendix I.

Examples of temporary diversion of 90 days or less

69. For example, if Canadian manufactured railway rolling stock is diverted to domestic service from April 1 to June 29 (90 days) and the railway rolling stock is owned or controlled by a United States railway the railway rolling stock would be classified under tariff item 9801.20.00. No remaining customs duties are applicable.

> A railcar is valued at $35,000.00 CAN. It was diverted temporarily from international service and placed into Canadian domestic service for 90 days or less.
>
> No customs duties or GST is applicable.
>
> This example would be accounted for on July 1 for the preceding quarter.

70. For example, if Canadian manufactured railway rolling stock is diverted to domestic service from April 1 to June 29 (90 days) and the railway rolling stock is owned or controlled by a foreign railway other than a United States railway, the railway rolling stock would be classified under Chapter 86. Customs duties would be applicable. If the railway rolling stock was classified under 8603.90.00.00, the rate of duty under the Most-Favoured-Nation (MFN) tariff treatment is 8%.

> A railcar is valued at $35,000.00 CAN. It was diverted temporarily from international service and placed into Canadian domestic service for 90 days or less.
>
> No GST is applicable.
>
> $35,000.00 X 8 % = $2,800.00.
>
> This example would be accounted for on July 1 for the preceding quarter.

Examples of diversions for longer than 90 days

71. Using the same example above,

> *(a)* the value of the railcar at the time of importation was $35,000.00 CAN. GST is applicable on the entire value.
>
> $35,000.00 X 5% = $1,750.00 is the GST payable, when Customs duties are not applicable.
>
> *(b)* the value of the railcar at the time of importation was $35,000.00 CAN. Customs duties are applicable since goods manufactured in Canada are not entitled to the benefits of tariff treatment 10. If the railway rolling stock was classified under 8603.90.00.00, the rate of duty under the Most-Favoured-Nation (MFN) tariff treatment is 8%.
>
> $35,000.00 X 8 % = $2,800.00
>
> GST is applicable on the entire value of the railcar plus the customs duties. $35,000.00 + $2,800.00 =

$37,800.00 X 5% = $1,890.00 is the GST payable. If the customs duties have previously been paid on this railcar, the customs duties will not have to be paid again.

EXPORTATION PROCESS

72. It is the importer's responsibility to advise the regional CBSA office, Trade Compliance Division, at the place where the goods were accounted for, that the railway rolling stock has been exported. Proof of export must be provided within 30 days of the exportation of the last railcar or when the lease or contract expires, whichever is earlier.

73. Proof of export can be provided by any of the following, on condition that it clearly demonstrates that the diverted railcar has left Canada and the date of departure is evident:

(a) a validated A5 Train Report Outward

(b) a certified E15 (identification of goods exported or destroyed)

(c) a U.S. customs report

(d) an internal off-line report

(e) an interline report with a U.S. railway company

VOLUNTARY DISCLOSURE

74. Once an importer decides not to export the railway rolling stock, railway locomotives and miscellaneous railway equipment that was temporarily imported for use in international service and/or diverted to domestic use, the importer must present a Form B2 amending the entry and accounting for the duties and taxes owing. Failure to do so may result in the application of an Administrative Monetary Penalty (AMP).

RECORD KEEPING

75. The importer must keep on file for compliance verification purposes a copy of all the accounting documentation (Form B3-3s and Form B2s), the CBSA authorization letter (where applicable) and proof of exportation for all the goods that were exported. These records must be kept for a period of six years as outlined in Memorandum D17-1-21, *Maintenance of Records in Canada by Importers*.

PENALTY INFORMATION

76. For more information on administrative monetary penalties, please refer to Memorandum D22-1-1. Information on AMPS penalties is also available on the CBSA Web site.

77. Other administrative sanctions, such as revocation of program privileges and penalties of other government departments, may also be applicable.

78. In some situations, failure to comply with the CBSA requirements outlined in the *Customs Act* may result in the seizure and forfeiture of the goods and/or conveyance, and in serious cases, criminal charges may be applicable.

ORDERING PUBLICATIONS AND FORMS

79. You can order CBSA publications and forms in several ways:

Online

An online order form will allow you to choose which forms and publications you want to order for delivery to your address. Ordering online is available on the CBSA Web site under "Publications and Forms".

By telephone

To order by phone from anywhere in Canada and the United States, call **1-800-959-2221**. If you're calling from outside Canada and the United States, call 204-983-3500 or 506-636-5064 (long distance charges apply). For TTY (Teletypewriter) service, call **1-800-665-0354** (Canada only).

ADDITIONAL INFORMATION

80. For any questions regarding GST/HST treatment, please contact:

Manager
Border Issues Unit
General Operations and Border Issues Division
Excise and GST/HST Rulings Directorate
Legislative Policy and Regulatory Affairs Branch
Canada Revenue Agency
Place de Ville, Tower "A", 15th floor
320 Queen Street
Ottawa ON K1A 0L5

Telephone: 613-952-8810
Facsimile: 613-992-1233

81. Any other questions regarding this memorandum should be directed to:

Manager
Import Programs
Commercial Border Programs Division
Programs Branch
Canada Border Services Agency
150 Isabella, 4th floor
Ottawa ON K1A 0L8

Facsimile: 613-946-1520

82. The CBSA's Border Information Service (BIS) line responds to public inquiries related to import requirements of other government departments, including Industry Canada. You can access BIS toll-free throughout Canada by calling **1-800-461-9999**. If you are calling from outside

Canada, you can access BIS by calling 204-983-3500 or 506-636-5064 (long-distance charges will apply). To speak directly to an agent, please call during regular business hours from Monday to Friday (except holidays), 8 a.m. to 4 p.m. local time. More BIS information can be found on the CBSA's Web site.

APPENDIX A

SAMPLE FORM B3-3 – EXAMPLE FOR FOREIGN RAILWAY ROLLING STOCK IMPORTED TO BE TEMPORARILY ENGAGED FOR DOMESTIC USE

Canada Border Services Agency / Agence des services frontaliers du Canada

CANADA CUSTOMS CODING FORM
DOUANES CANADA - FORMULE DE CODAGE

PROTECTED (WHEN COMPLETED) / PROTÉGÉ (UNE FOIS REMPLI)

Help / Aide / Restore - Restaurer

8 CONSIGNEE NAME AND ADDRESS / NOM ET ADRESSE DU DESTINATAIRE	7 IMP / EXP NO / N° IMP / EXP 123456789RM0001
ABC Company 123 Anywhere Street Any Town, Ontario, Canada H0H-0H0	3 TRANSACTION NO. / N° DE TRANSACTION

11 TYPE	12 OFFICE NO / N° DE BUREAU	5 SUBREGISTRATION NO / N° DE TPS	4 PAYMENT TYPE / MODE DE PAIEMENT	13 MODE OF TRANS / MODE DE TRANS	PORT OF LOADING / PORT DE CHARGEMENT	9 TOTAL VED TOTAL DE LA
AB	440			6	440	10000

		14 CONSIGNOR NO / N° DE L'EXPÉDITEUR	15 TAX PAYER NO / N° DU CONTRIBUABLE	16 TARIFF TREATMENT / TRAITEMENT TARIFAIRE	17 CUSTOMS OFFICE / BUREAU DES DOUANES
1	1234567 XYZ Company New York, 12312	UMI	UMI	10	3802

18 DEPT / MINISTÈRE DATE DE PRÉDÉDOUANEMENT M	J	19 CURRENCY / DEVISE	20 TIME LIMIT / DÉLAI	21 FF
1	31	CAD	12 M	400

22 RELEASE DATE / DATE DE LA MAINLEVÉE
2 FEB 2011

1 LINE NO / N° DE LIGNE	23 DESCRIPTION / DÉSIGNATION	23 WEIGHT / QUANTITY / POIDS / QUANTITÉ	PREVIOUS TRANSACTION / TRANSACTION ANTÉRIEURE 24 NUMBER / NUMÉRO	25 LINE NO / N° DE LIGNE	26 SPECIAL AUTHORITY / AUTORISATION SPÉCIALE
1	Specialized Rail Car	5000			

27 CLASSIFICATION NO / N° DE CLASSEMENT	28 TARIFF CODE / CODE TARIFAIRE	29 QUANTITY / QUANTITÉ	30 U/M	31 VED CODE / CODE VD	32 SIMA CODE / CODE SIMA	33 RATE OF DUTY / TAUX DE DROIT DE DOUANE	34 E.T. RATE / TAUX T.A.	35 RATE OF GST / TAUX DE TPS	36 VALUE FOR DUTY / VALEUR POUR DROIT / CONVERSION VALEUR POUR DROIT CANADIEN
9801200000		1.000	NMB	16				51.00	10,000.00

37 CUSTOMS DUTIES / DROITS DE DOUANE	38 SIMA ASSESSMENT / COTISATION DE LMSI	39 EXCISE TAX / TAXE D'ACCISE	40 VALUE FOR TAX / VALEUR POUR TAXE	41 GST / TPS
10000.00			10000.00	0.00

1 LINE NO / N° DE LIGNE	23 DESCRIPTION / DÉSIGNATION	23 WEIGHT / QUANTITY / POIDS / QUANTITÉ	PREVIOUS TRANSACTION / TRANSACTION ANTÉRIEURE 24 NUMBER / NUMÉRO	25 LINE NO / N° DE LIGNE	26 SPECIAL AUTHORITY / AUTORISATION SPÉCIALE

27 CLASSIFICATION NO / N° DE CLASSEMENT	28 TARIFF CODE / CODE TARIFAIRE	29 QUANTITY / QUANTITÉ	30 U/M	31 VED CODE / CODE VD	32 SIMA CODE / CODE SIMA	33 RATE OF DUTY / TAUX DE DROIT DE DOUANE	34 E.T. RATE / TAUX T.A.	35 RATE OF GST / TAUX DE TPS	36 VALUE FOR DUTY / VALEUR POUR DROIT / CONVERSION VALEUR POUR DROIT CANADIEN

37 CUSTOMS DUTIES / DROITS DE DOUANE	38 SIMA ASSESSMENT / COTISATION DE LMSI	39 EXCISE TAX / TAXE D'ACCISE	40 VALUE FOR TAX / VALEUR POUR TAXE	41 GST / TPS

1 LINE NO / N° DE LIGNE	23 DESCRIPTION / DÉSIGNATION	23 WEIGHT / QUANTITY / POIDS / QUANTITÉ	PREVIOUS TRANSACTION / TRANSACTION ANTÉRIEURE 24 NUMBER / NUMÉRO	25 LINE NO / N° DE LIGNE	26 SPECIAL AUTHORITY / AUTORISATION SPÉCIALE

27 CLASSIFICATION NO / N° DE CLASSEMENT	28 TARIFF CODE / CODE TARIFAIRE	29 QUANTITY / QUANTITÉ	30 U/M	31 VED CODE / CODE VD	32 SIMA CODE / CODE SIMA	33 RATE OF DUTY / TAUX DE DROIT DE DOUANE	34 E.T. RATE / TAUX T.A.	35 RATE OF GST / TAUX DE TPS	36 VALUE FOR DUTY / VALEUR POUR DROIT / CONVERSION VALEUR POUR DROIT CANADIEN

37 CUSTOMS DUTIES / DROITS DE DOUANE	38 SIMA ASSESSMENT / COTISATION DE LMSI	39 EXCISE TAX / TAXE D'ACCISE	40 VALUE FOR TAX / VALEUR POUR TAXE	41 GST / TPS

DECLARATION / DÉCLARATION

I / Je J. Smith
(PLEASE PRINT NAME / LETTRES MOULÉES S.V.P.)

OF / DE ABC Company
(NAME OF ESTABLISHMENT / IMPORTATEUR / AMÉNAGEMENT)

DECLARE THE PARTICULARS OF THIS DOCUMENT TO BE TRUE, ACCURATE AND COMPLETE
DÉCLARE QUE LES RENSEIGNEMENTS CI-DESSUS SONT VRAIS ET COMPLETS

2001/02/02
(DATE) (SIGNATURE)

43 DEPOSIT / DÉPÔT

44 ACCOUNT NO / N° D'ENTREPÔT

45 CARGO CONTROL NO / N° DE CONTRÔLE DU FRET
XXXX456789

46 LARGE PLEDGE AT IMPORTATION / CODE DE TRANSPORTEUR À L'IMPORTATION
XXXX

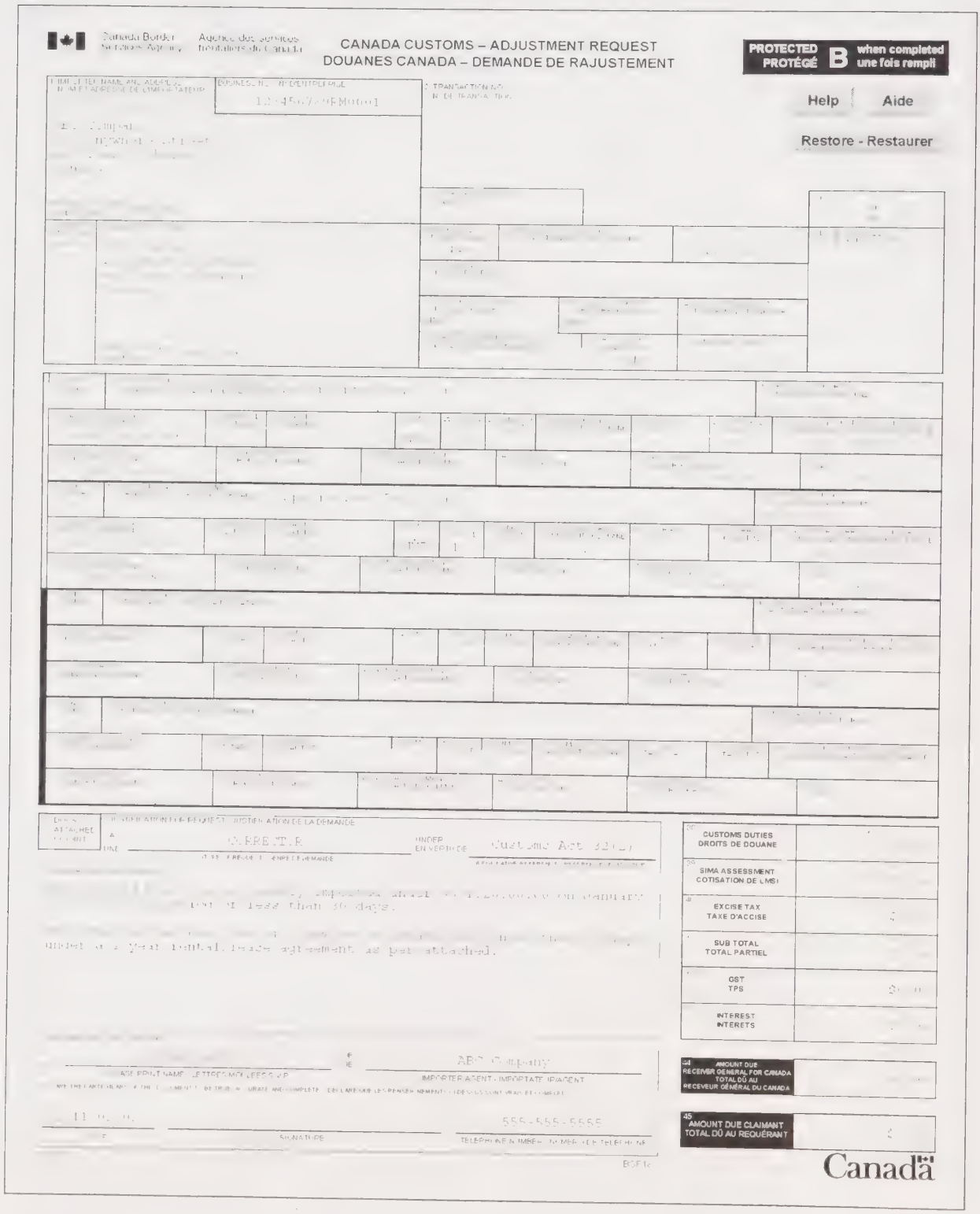
47 CUSTOMS DUTIES / DROITS DE DOUANE	0.00
48 SIMA ASSESSMENT / COTISATION DE LMSI	0.00
49 EXCISE TAX / TAXE D'ACCISE	0.00
50 GST / TPS	0.00
51 TOTAL	0.00

B3-3 (04)

Canada

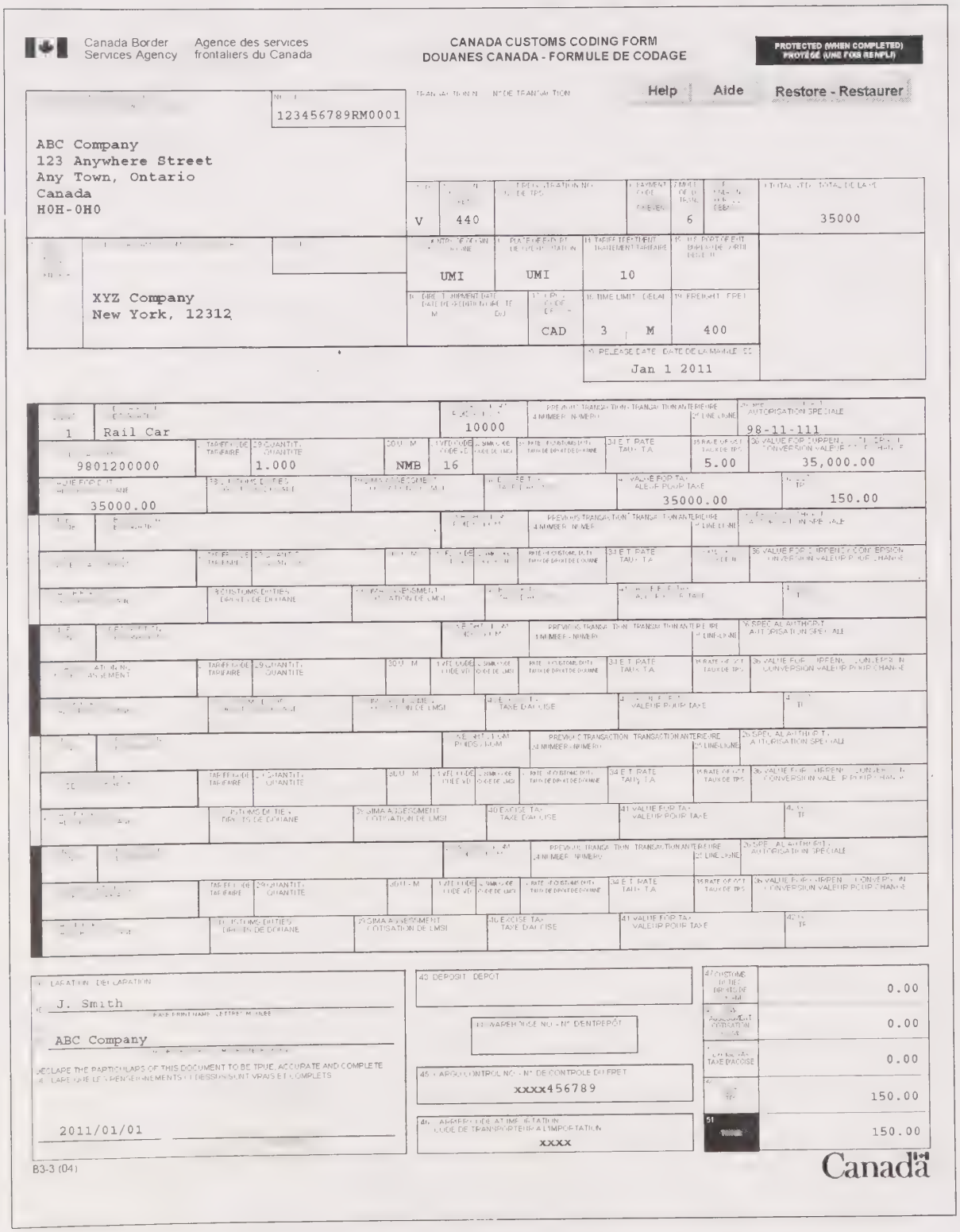
APPENDIX B

SAMPLE FORM B2 – EXAMPLE FOR FOREIGN RAILWAY ROLLING STOCK IMPORTED TO BE TEMPORARILY ENGAGED FOR DOMESTIC USE



APPENDIX C

SAMPLE FORM B3-3 – EXAMPLE FOR FOREIGN RAILWAY ROLLING STOCK, OWNED OR CONTROLLED BY UNITED STATES RAILWAY COMPANIES, FOR USE IN INTERNATIONAL SERVICE, TEMPORARILY DIVERTED TO DOMESTIC USE IN CANADA – TEMPORARILY DIVERTED FOR 90 DAYS OR LESS



Canada Border Services Agency / Agence des services frontaliers du Canada

CANADA CUSTOMS CODING FORM
DOUANES CANADA - FORMULE DE CODAGE

PROTECTED (WHEN COMPLETED) / PROTÉGÉ (UNE FOIS REMPLI)

Help | Aide | Restore - Restaurer

123456789RM0001

ABC Company
123 Anywhere Street
Any Town, Ontario
Canada
H0H-0H0

V | 440 | 6 | 35000

UMI | UMI | 10

XYZ Company
New York, 12312

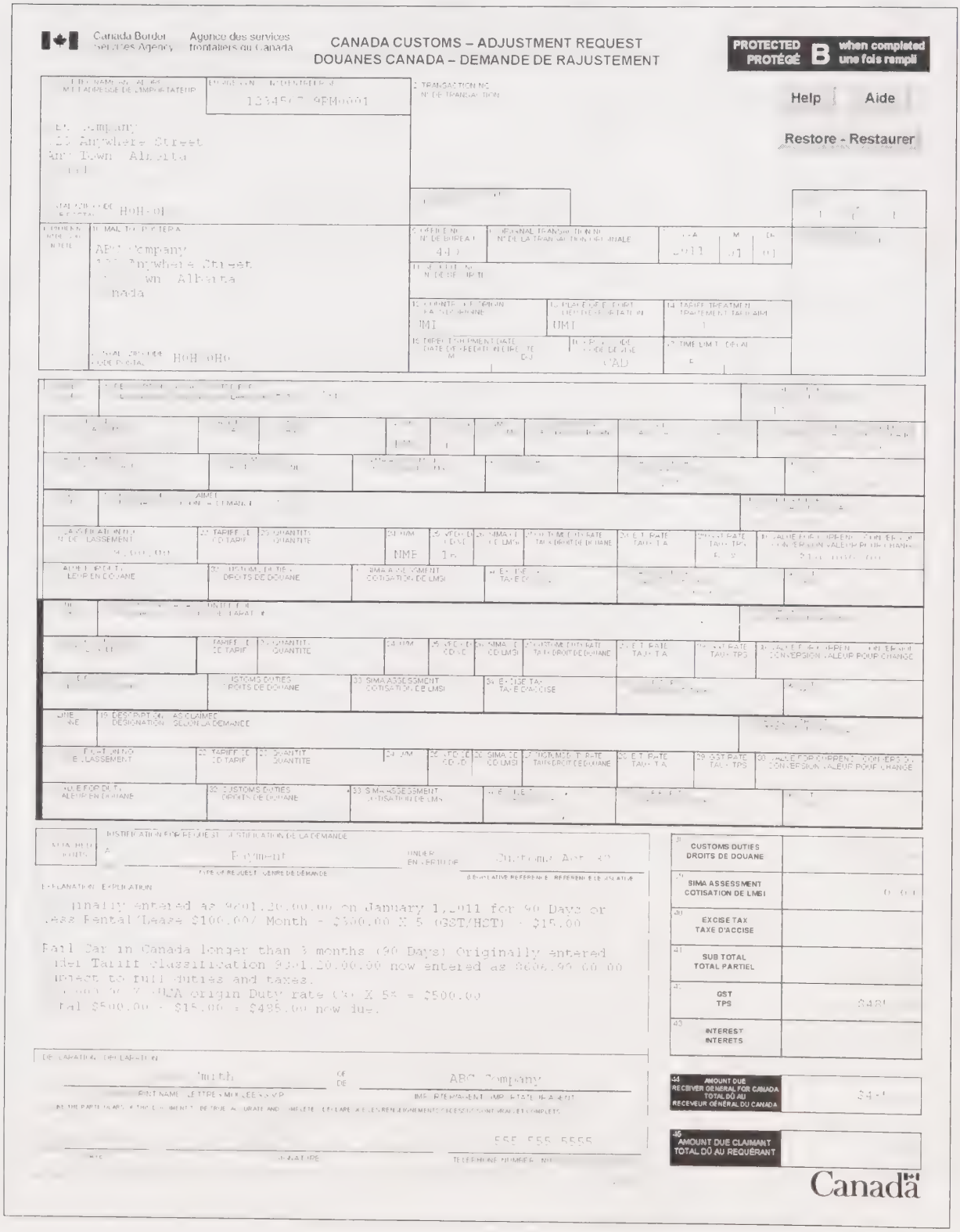
CAD | 3 M | 400

Jan 1 2011

| | | |

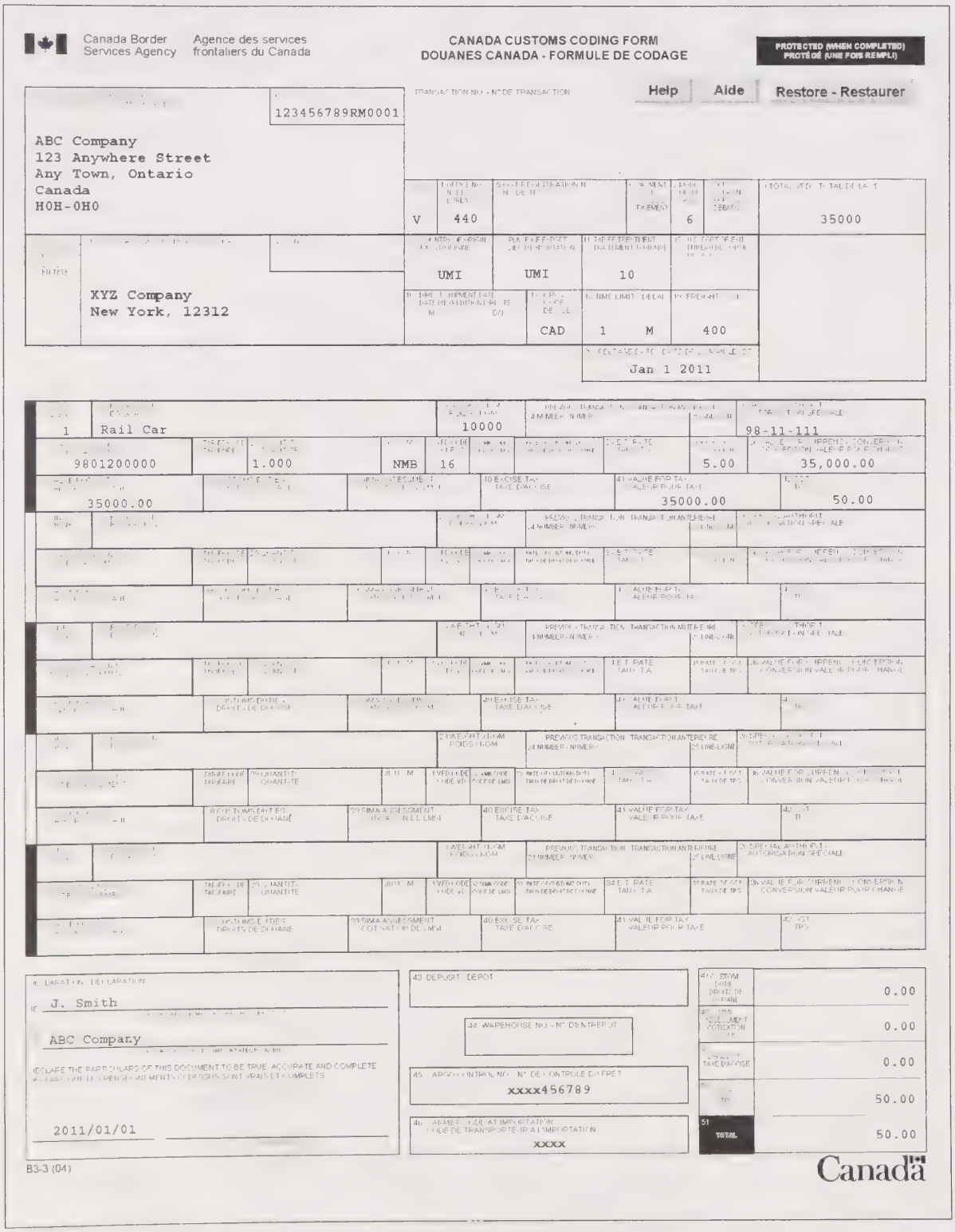
APPENDIX D

SAMPLE FORM B2 – EXAMPLE FOR FOREIGN RAILWAY ROLLING STOCK, OWNED OR CONTROLLED BY UNITED STATES RAILWAY COMPANIES, FOR USE IN INTERNATIONAL SERVICE, TEMPORARILY DIVERTED TO DOMESTIC USE IN CANADA - DIVERSIONS FOR LONGER THAN 90 DAYS



APPENDIX E

SAMPLE FORM B3-3 – EXAMPLE FOR FOREIGN RAILWAY ROLLING STOCK, OWNED OR CONTROLLED BY OTHER THAN UNITED STATES RAILWAYS, ENTERING CANADA FOR USE IN INTERNATIONAL SERVICE – TEMPORARY DIVERSION OF 90 DAYS OR LESS



Canada Border Services Agency / Agence des services frontaliers du Canada

CANADA CUSTOMS CODING FORM
DOUANES CANADA - FORMULE DE CODAGE

PROTECTED (WHEN COMPLETED) / PROTÉGÉ (UNE FOIS REMPLI)

Help | Aide | Restore - Restaurer

123456789RM0001

ABC Company
123 Anywhere Street
Any Town, Ontario
Canada
H0H-0H0

V | 440 | 6 | 35000

XYZ Company
New York, 12312

UMI | UMI | 10 | CAD | 1 M | 400

Jan 1 2011

1 | Rail Car | 10000 | 98-11-111

9801200000 | 1.000 | NMB | 16 | 5.00 | 35,000.00

35000.00 | 35000.00 | 50.00

J. Smith

ABC Company

I DECLARE THE PARTICULARS OF THIS DOCUMENT TO BE TRUE, ACCURATE AND COMPLETE / JE DÉCLARE QUE LES RENSEIGNEMENTS CI-DESSUS SONT VRAIS ET COMPLETS

2011/01/01

xxxx456789

xxxx

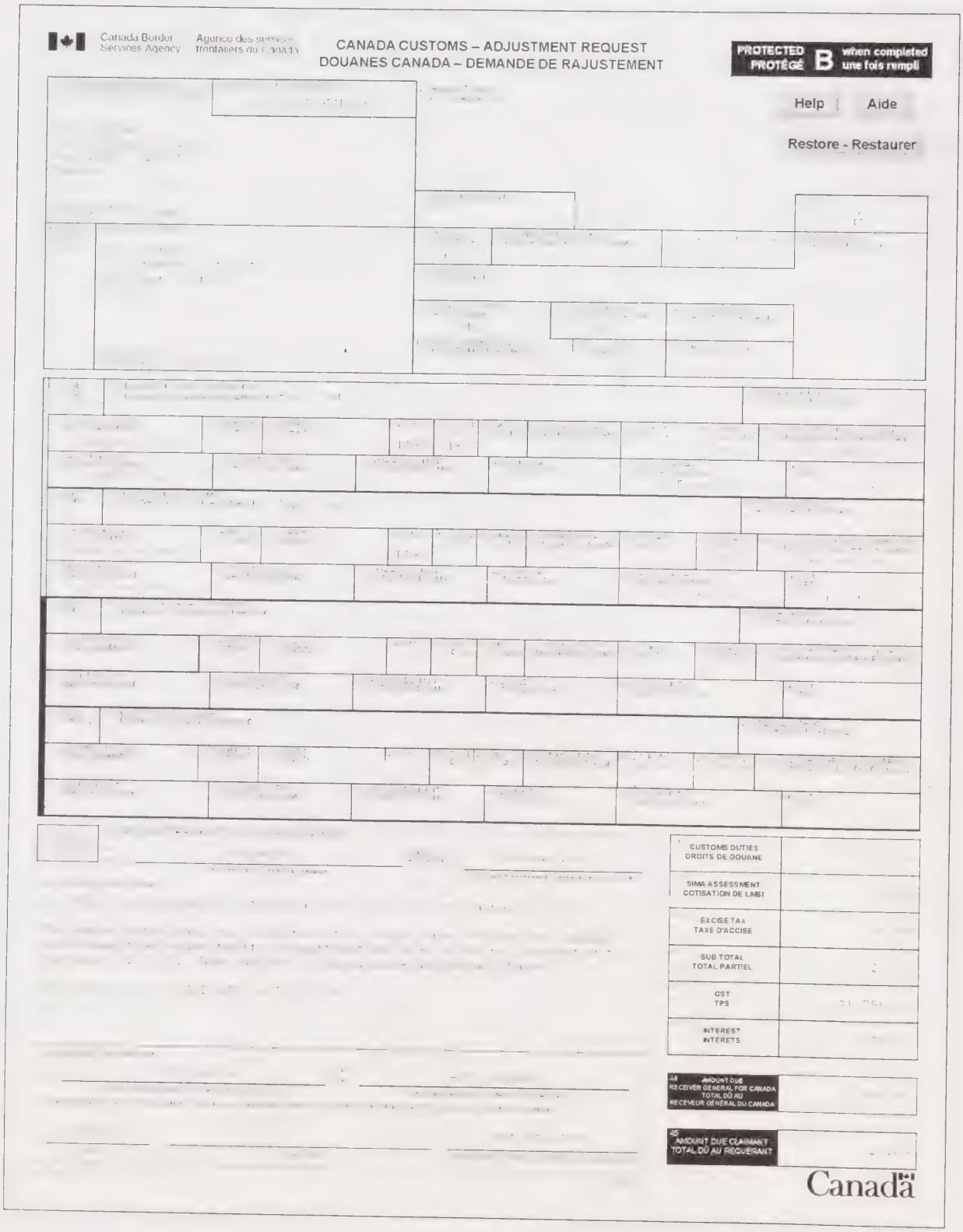
0.00 | 0.00 | 0.00 | 50.00 | 50.00

B3-3 (04)

Canada

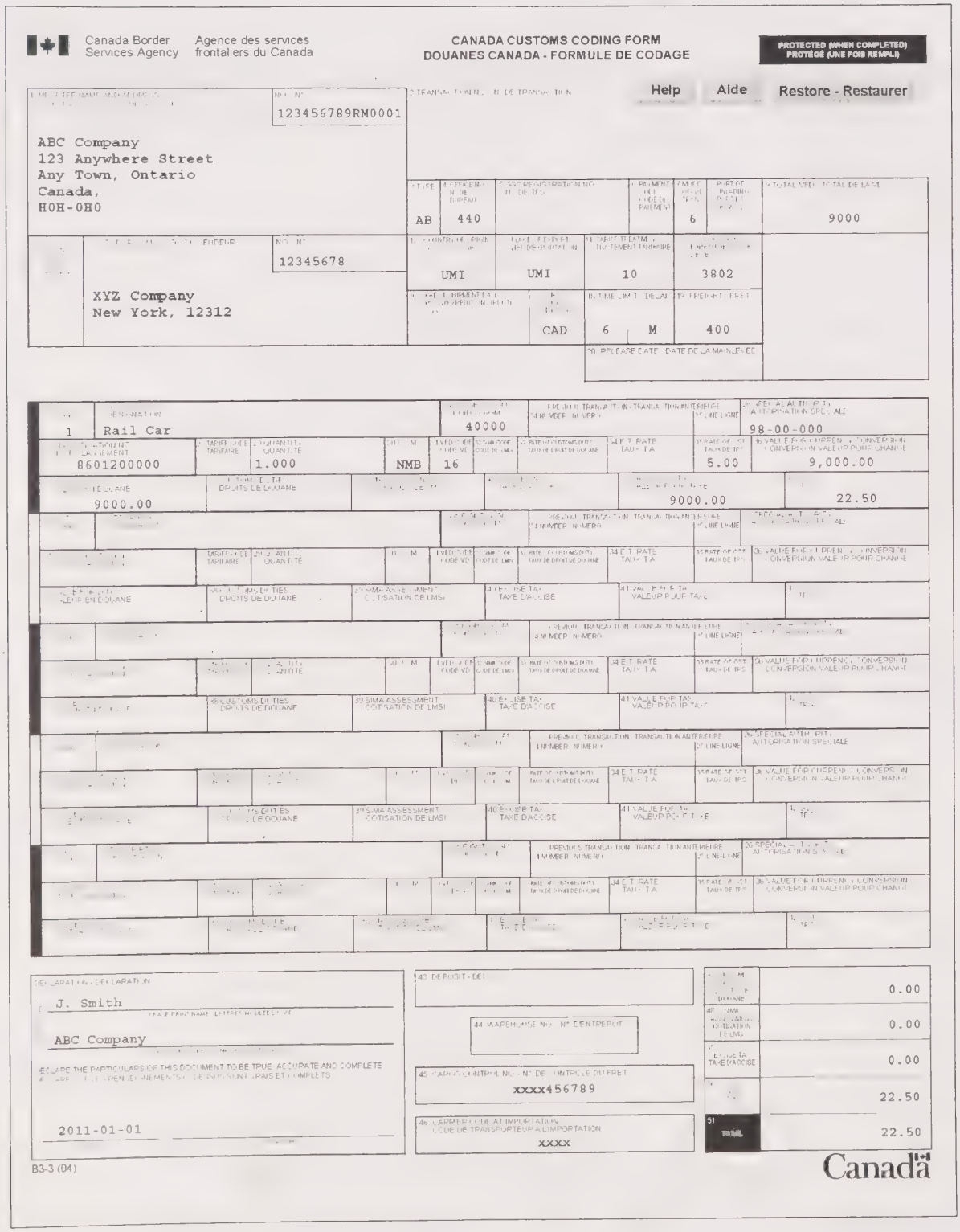
APPENDIX F

SAMPLE FORM B2 – EXAMPLE FOR FOREIGN RAILWAY ROLLING STOCK, OWNED OR CONTROLLED BY OTHER THAN UNITED STATES RAILWAYS, ENTERING CANADA FOR USE IN INTERNATIONAL SERVICE - DIVERSIONS FOR LONGER THAN 90 DAYS



APPENDIX G

SAMPLE FORM B3-3 – EXAMPLE FOR FOREIGN RAILWAY LOCOMOTIVES AND MISCELLANEOUS RAILWAY EQUIPMENT



Canada Border Services Agency / Agence des services frontaliers du Canada

CANADA CUSTOMS CODING FORM
DOUANES CANADA - FORMULE DE CODAGE

PROTECTED (WHEN COMPLETED)
PROTÉGÉ (UNE FOIS REMPLI)

Help | Aide | Restore - Restaurer

1 IMPORTER NAME AND ADDRESS / NOM ET ADRESSE DE L'IMPORTATEUR
ABC Company
123 Anywhere Street
Any Town, Ontario
Canada,
H0H-0H0

2 IMPORTER NO. / NO DE L'IMPORTATEUR: 123456789RM0001

3 TRANSACTION NO. / NO DE TRANSACTION

4 TYPE	5 PREVIOUS NO. / NO PRÉCÉDENT	6 REGISTRATION NO. / NO D'ENREGISTREMENT	7 PAYMENT METHOD / MODE DE PAIEMENT	8 MODE / MODE	9 PORT OF LANDING / PORT DE DÉBARQUEMENT	10 TOTAL VED / TOTAL DE LA VÉ
AB	440			6		9000

11 CONSIGNEE NO. / NO DU DESTINATAIRE: 12345678
XYZ Company
New York, 12312

12 CONTROL OF ORIGIN / CONTRÔLE D'ORIGINE	13 PLACE OF REDIRECT / LIEU DE RÉEXPÉDITION	14 TARIFF TREATMENT / TRAITEMENT TARIFAIRE	15 COUNTRY OF ORIGIN / PAYS D'ORIGINE
UMI	UMI	10	3802

16 SHIPMENT DESCRIPTION CODE / CODE DE DESCRIPTION DE L'EXPÉDITION	17 CURRENCY / DEVISE	18 TOTAL UNIT OF AU / TOTAL DES UNITÉS DE	19 FREIGHT / FRET
	CAD	6 M	400

20 RELEASE DATE / DATE DE LA MAINLEVÉE

1	2 DESCRIPTION		3 PREVIOUS TRANSACTION NUMBER / NUMÉRO DE TRANSACTION ANTÉRIEURE	4 LINE / LIGNE	5 SPECIAL AUTHORITY / AUTORISATION SPÉCIALE
	Rail Car		40000		98-00-000

6 CLASSIFICATION / CLASSEMENT	7 TARIFF CODE / TARIFAIRE	8 QUANTITY / QUANTITÉ	9 UM / UM	10 VEHICLE CODE / CODE VÉ	11 SUB-CODE / CODE DE LMSI	12 RATE OF DUTY / TAUX DE DROIT DE DOUANE	13 E.T. RATE / TAUX T.A.	14 RATE OF GST / TAUX DE TPS	15 VALUE FOR DUTY / CONVERSION / CONVERSION VALEUR POUR DOUANE
8601200000		1.000	NMB	16				5.00	9,000.00

16 CUSTOMS DUTIES / DROITS DE DOUANE	17 SIMA ASSESSMENT / COTISATION DE LMSI	18 EXCISE TAX / TAXE D'ACCISE	19 VALUE FOR TAX / VALEUR POUR TAXE	20 TP
9000.00			9000.00	22.50

1	2 DESCRIPTION		3 PREVIOUS TRANSACTION NUMBER / NUMÉRO DE TRANSACTION ANTÉRIEURE	4 LINE / LIGNE	5 SPECIAL AUTHORITY / AUTORISATION SPÉCIALE

6 CLASSIFICATION / CLASSEMENT	7 TARIFF CODE / TARIFAIRE	8 QUANTITY / QUANTITÉ	9 UM / UM	10 VEHICLE CODE / CODE VÉ	11 SUB-CODE / CODE DE LMSI	12 RATE OF DUTY / TAUX DE DROIT DE DOUANE	13 E.T. RATE / TAUX T.A.	14 RATE OF GST / TAUX DE TPS	15 VALUE FOR DUTY / CONVERSION / CONVERSION VALEUR POUR DOUANE

16 CUSTOMS DUTIES / DROITS DE DOUANE	17 SIMA ASSESSMENT / COTISATION DE LMSI	18 EXCISE TAX / TAXE D'ACCISE	19 VALUE FOR TAX / VALEUR POUR TAXE	20 TP

1	2 DESCRIPTION		3 PREVIOUS TRANSACTION NUMBER / NUMÉRO DE TRANSACTION ANTÉRIEURE	4 LINE / LIGNE	5 SPECIAL AUTHORITY / AUTORISATION SPÉCIALE

6 CLASSIFICATION / CLASSEMENT	7 TARIFF CODE / TARIFAIRE	8 QUANTITY / QUANTITÉ	9 UM / UM	10 VEHICLE CODE / CODE VÉ	11 SUB-CODE / CODE DE LMSI	12 RATE OF DUTY / TAUX DE DROIT DE DOUANE	13 E.T. RATE / TAUX T.A.	14 RATE OF GST / TAUX DE TPS	15 VALUE FOR DUTY / CONVERSION / CONVERSION VALEUR POUR DOUANE

16 CUSTOMS DUTIES / DROITS DE DOUANE	17 SIMA ASSESSMENT / COTISATION DE LMSI	18 EXCISE TAX / TAXE D'ACCISE	19 VALUE FOR TAX / VALEUR POUR TAXE	20 TP

1	2 DESCRIPTION		3 PREVIOUS TRANSACTION NUMBER / NUMÉRO DE TRANSACTION ANTÉRIEURE	4 LINE / LIGNE	5 SPECIAL AUTHORITY / AUTORISATION SPÉCIALE

6 CLASSIFICATION / CLASSEMENT	7 TARIFF CODE / TARIFAIRE	8 QUANTITY / QUANTITÉ	9 UM / UM	10 VEHICLE CODE / CODE VÉ	11 SUB-CODE / CODE DE LMSI	12 RATE OF DUTY / TAUX DE DROIT DE DOUANE	13 E.T. RATE / TAUX T.A.	14 RATE OF GST / TAUX DE TPS	15 VALUE FOR DUTY / CONVERSION / CONVERSION VALEUR POUR DOUANE

16 CUSTOMS DUTIES / DROITS DE DOUANE	17 SIMA ASSESSMENT / COTISATION DE LMSI	18 EXCISE TAX / TAXE D'ACCISE	19 VALUE FOR TAX / VALEUR POUR TAXE	20 TP

DECLARATION / DÉCLARATION
J. Smith
PLEASE PRINT NAME / LETTRES MOULÉES SVP
ABC Company
I DECLARE THE PARTICULARS OF THIS DOCUMENT TO BE TRUE, ACCURATE AND COMPLETE / JE DÉCLARE QUE LES RENSEIGNEMENTS DE CE DOCUMENT SONT VRAIS, EXACTS ET COMPLETS
2011-01-01

43 DEPOSIT / DÉPÔT

44 WAREHOUSE NO. / NO D'ENTREPÔT

45 MANIFEST/CONTROL NO. / NO DE CONTRÔLE DU FRET
xxxx456789

46 CARRIER CODE AT IMPORTATION / CODE DE TRANSPORTEUR À L'IMPORTATION
xxxx

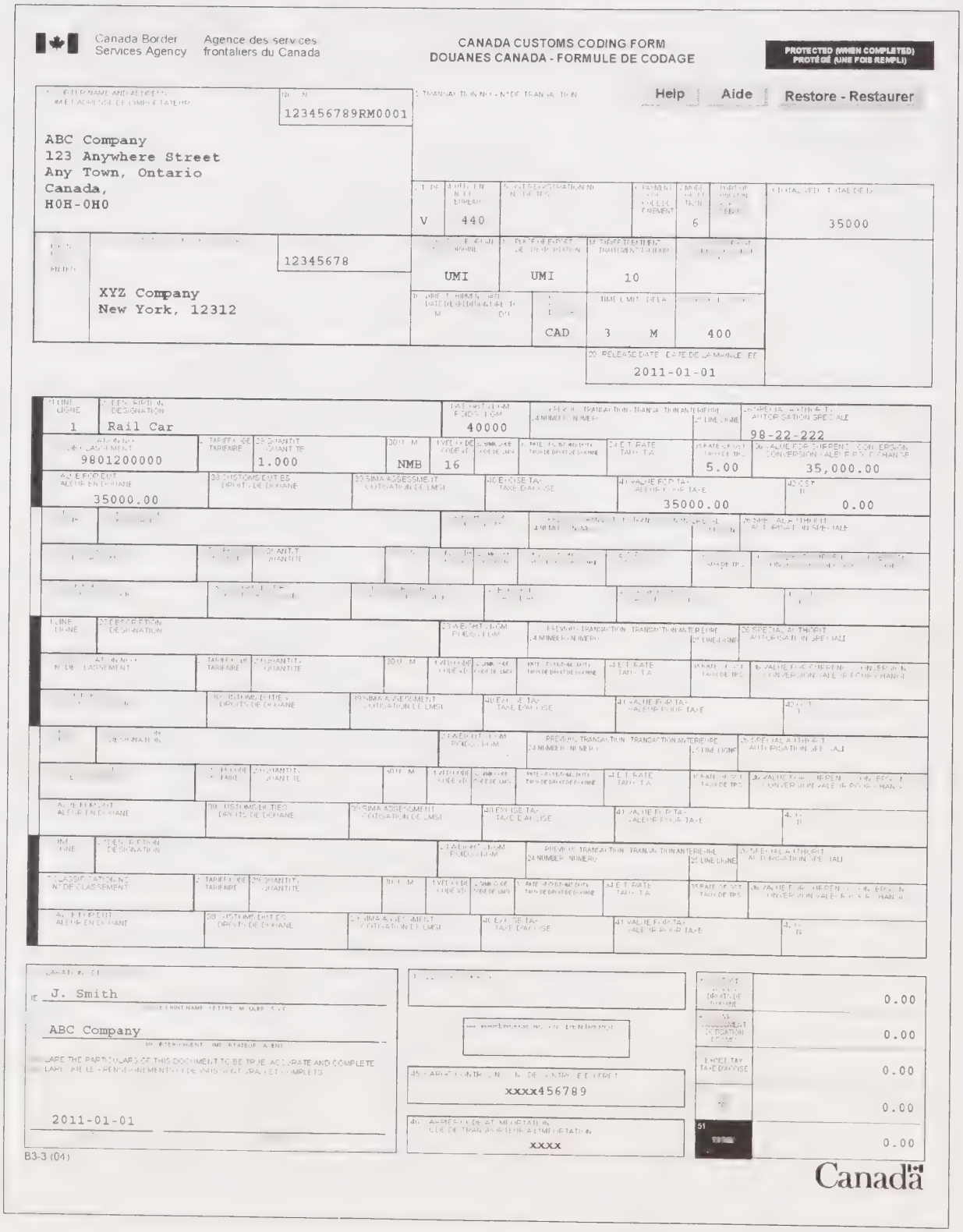
47 TOTAL DUTY / TOTAL DES DROITS DE DOUANE	0.00
48 TOTAL SIMA ASSESSMENT / COTISATION TOTALE DE LMSI	0.00
49 TOTAL EXCISE TAX / TAXE D'ACCISE TOTALE	0.00
50 TOTAL TP	22.50
51 TOTAL	22.50

B3-3 (04)

Canada

APPENDIX H

SAMPLE FORM B3-3 – EXAMPLE FOR CANADIAN RAILWAY ROLLING STOCK IMPORTED FOR USE IN INTERNATIONAL COMMERCIAL SERVICE TEMPORARILY DIVERTED TO DOMESTIC USE IN CANADA – TEMPORARY DIVERSION OF 90 DAYS OR LESS



Canada Border Services Agency / Agence des services frontaliers du Canada

CANADA CUSTOMS CODING FORM
DOUANES CANADA - FORMULE DE CODAGE

PROTECTED (WHEN COMPLETED) / PROTÉGÉ (UNE FOIS REMPLI)

Help | Aide | Restore - Restaurer

123456789RM0001

ABC Company
123 Anywhere Street
Any Town, Ontario
Canada,
H0H-0H0

V | 440 | 6 | 35000

12345678

XYZ Company
New York, 12312

UMI | UMI | 10

CAD | 3 M | 400

2011-01-01

LINE / LIGNE	DESCRIPTION / DESIGNATION	ENTERED FROM / PROVENANCE	PREVIOUS TRANSACTION / TRANSACTION ANTERIEURE	SPECIAL AUTHORIZATION / AUTORISATION SPÉCIALE
1	Rail Car	40000		98-22-222

CLASSIFICATION / N° DE CLASSEMENT	TARIFF CODE / CODE TARIFAIRE	QUANTITY / QUANTITÉ	SIMA	UNIT OF MEASURE / UNITÉ DE MESURE	VALUE FOR DUTY / VALEUR EN DOUANE	DUTY RATE / TAUX DE DROIT	GST RATE / TAUX DE TPS	VALUE FOR CURRENCY CONVERSION / VALEUR POUR CONVERSION DE DEVISES
9801200000		1.000	NMB	16			5.00	35,000.00

CUSTOMS DUTIES / DROITS DE DOUANE	SIMA ASSESSMENT / COTISATION DE LMSI	EXCISE TAX / TAXE D'ACCISE	VALUE FOR TAX / VALEUR POUR TAXE	GST / TPS
35000.00			35000.00	0.00

J. Smith
ABC Company

2011-01-01

xxxx456789

xxxx

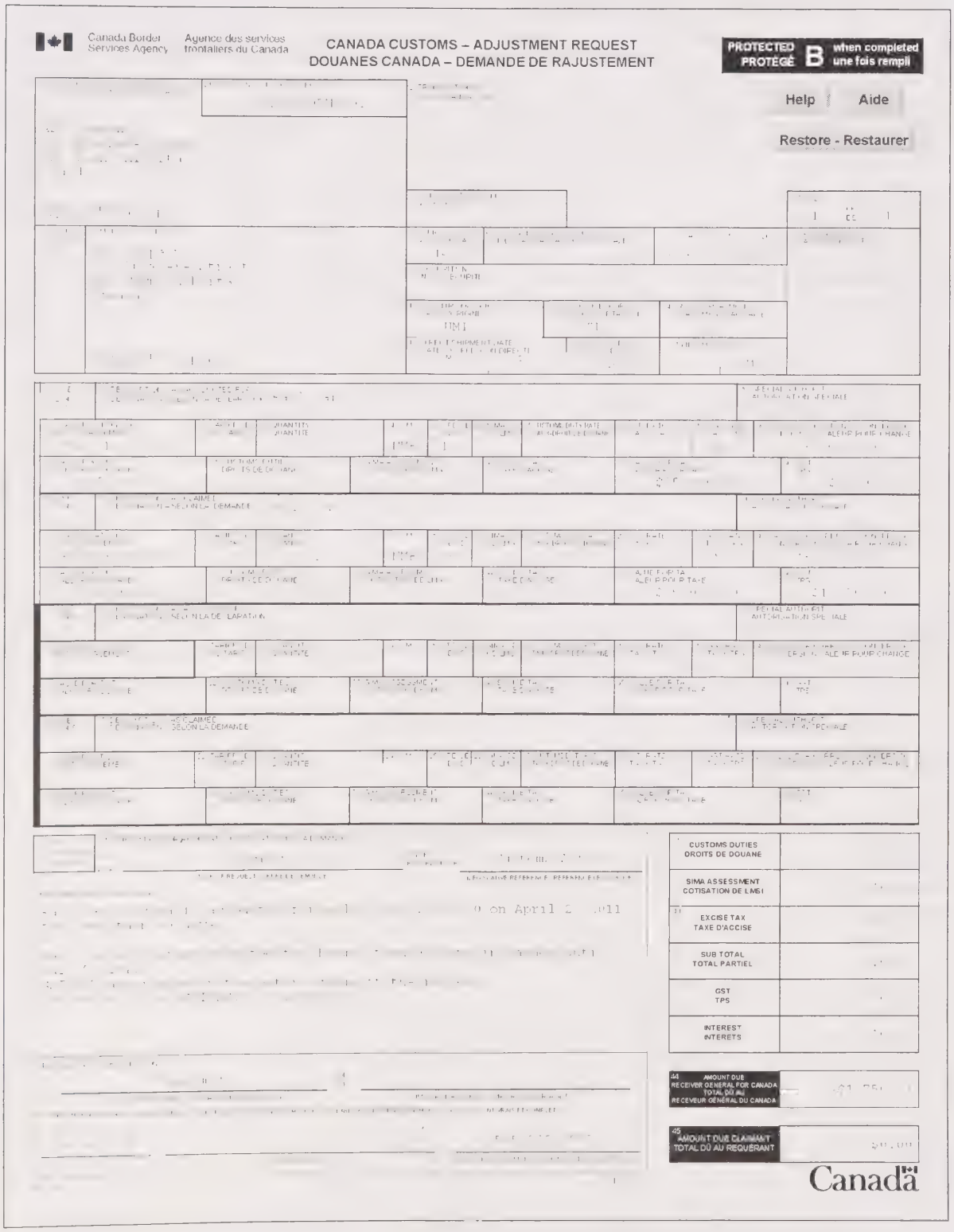
CUSTOMS DUTIES / DROITS DE DOUANE	0.00
SIMA ASSESSMENT / COTISATION DE LMSI	0.00
EXCISE TAX / TAXE D'ACCISE	0.00
GST / TPS	0.00
51 TOTAL	0.00

B3-3 (04)

Canada

APPENDIX I

SAMPLE FORM B2 – EXAMPLE FOR CANADIAN RAILWAY ROLLING STOCK IMPORTED FOR USE IN INTERNATIONAL COMMERCIAL SERVICE TEMPORARILY DIVERTED TO DOMESTIC USE IN CANADA – DIVERSIONS FOR LONGER THAN 90 DAYS


Canada Border Services Agency / Agence des services frontaliers du Canada

CANADA CUSTOMS – ADJUSTMENT REQUEST
DOUANES CANADA – DEMANDE DE RAJUSTEMENT

PROTECTED B when completed / PROTÉGÉ B une fois rempli

Help / Aide

Restore - Restaurer

CUSTOMS DUTIES / DROITS DE DOUANE

SIMA ASSESSMENT / COTISATION DE LMSI

EXCISE TAX / TAXE D'ACCISE

SUB TOTAL / TOTAL PARTIEL

GST / TPS

INTEREST / INTÉRETS

44 AMOUNT DUE RECEIVER GENERAL FOR CANADA / TOTAL DÛ AU RECEVEUR GÉNÉRAL DU CANADA

45 AMOUNT DUE CLAIMANT / TOTAL DÛ AU REQUÉRANT

Canada

APPENDIX J

LIST OF REGIONAL TRADE COMPLIANCE DIVISION OFFICES

The regional Trade Compliance Division, Client Service Section will review the application and issue a letter of authorization to the client.

Region	Phone Number	Facsimile Number
Compliance Verification and Services P.O. Box 7850 London, ON N5Y 0A7	519-645-5843	519-675-3309
Client Services Atlantic Region 1969 Upper Water Street Halifax, N.S. B3J 3R7	902-426-7982	902-426-8825
Trade Compliance Division Quebec Region 400, Place d'Youville, 5th Floor Montréal, QC H2Y 2C2	514-286-7879 ext 5258	514-283-2396
Trade Compliance Division Northern Ontario Region 22 Bay Street Sault Ste. Marie, ON P6A 5S2	705-941-2007	705-941-5460
Client Services Greater Toronto Area Region 55 Bay Street North, P.O. Box 2220 Hamilton, ON L8N 3E1	905-308-8589	905-308-8615
Client Services Prairie Region 100, 269 Main Street Winnipeg, MB R3C 1B3	204-983-6000	204-984-7083
Trade Compliance Division Pacific Region 503 –333 Dunsmuir Street Vancouver, BC V6B 5R4	604-666-6753	604-666-2212
Client Services Prairie Region 2588 – 27 St. NE Calgary, AB T1Y 7G1	403-292-4124	403-292-4200

APPENDIX K

ORDER RESPECTING THE REMISSION OF CUSTOMS DUTIES PAID OR PAYABLE ON RAILWAY ROLLING STOCK IMPORTED FOR USE IN CANADIAN DOMESTIC SERVICE

Short Title

1. This Order may be cited as the Railway Rolling Stock (Canadian Domestic Service) Remission Order, No. 2.

Interpretation

2. In this Order,

"available" means, in respect of any railway rolling stock, that it is available when needed from Canadian production or other Canadian sources in sufficient quantities at a reasonable cost;

"Minister" means the Minister of National Revenue;

"railway rolling stock" means railway passenger, baggage and freight cars.

Remission

3. Subject to the conditions set out in sections 4 and 5, remission is hereby granted of the customs duties paid or payable by the importer of any railway rolling stock that enters Canada on or after November 19, 1974 for use in Canadian domestic service.

Conditions

4. No remission of customs duties shall be granted, pursuant to section 3, in respect of any kind of railway rolling stock imported into Canada unless it is established to the satisfaction of the Minister, that at the time of importation, railway rolling stock of that kind was not available in Canada.

5. Where, pursuant to section 3, remission is granted to the importer of any railway rolling stock and the railway rolling stock remains in Canadian domestic service,

(a) after railway rolling stock of that kind becomes available in Canada, or

(b) after the expiration of one year from the date it was imported,

whichever is the first to occur, the importer shall pay customs duties at the current rate, on a value determined in accordance with the valuation provisions of the *Customs Act*, at the time railway rolling stock of that kind became available in Canada or after the expiration of one year from the date it was imported, as the case may be.

APPENDIX L

***CUSTOMS TARIFF* — SCHEDULE II**

Tariff Code 2338 provided as follows:

Railway or tramway vehicles of heading No. 8601, 8602, 8603, 8605 or 8606, being the property or under the control of railway companies in the United States, running upon any line or road crossing the frontier, so long as Canadian locomotives and cars are imported free of customs duties under similar circumstances into the United States, under regulations made by the Minister..... .

Most-Favoured-Nation Tariff	Free
General Preferential Tariff	Free

Railway rolling stock and locomotives temporarily imported into Canada free of customs duties under tariff code 2338 of Schedule II to the *Customs Tariff* is prescribed as a non-taxable import under section 8 of Schedule VII of the *Excise Tax Act*.

APPENDIX M

ORDER RESPECTING THE REMISSION OF CUSTOMS DUTY PAID OR PAYABLE ON FOREIGN RAILWAY ROLLING STOCK ENTERING CANADA FOR USE IN INTERNATIONAL SERVICE

Short Title

1. This Order may be cited as the Railway Rolling Stock (International Service) Remission Order, No. 4.

Interpretation

2. In this Order,

"international service" means the use while loaded or empty of railway rolling stock dispatched on a direct route from a place in Canada to a place in the United States or from a place in the United States to a place in Canada and includes loading and unloading in Canada while on the direct route;

"Minister" means the Minister of National Revenue;

"monthly rental charge" means, in respect of any railway rolling stock, the average monthly rental charge for the use in Canada of that railway rolling stock;

"railway rolling stock" means railway passenger, baggage and freight cars that are manufactured in the United States but are not the property of or under the control of a United States railway;

"temporarily diverted" means removed from international service and placed in Canadian domestic service for ninety days or less in any one calendar year.

Remission

3. Subject to the conditions set out in sections 4 and 5, remission is hereby granted of customs duty paid or payable on or after November 19, 1974 by an importer of any railway rolling stock that enters Canada for use in international service.

Conditions

4. Where, pursuant to section 3, remission is granted of the customs duty paid or payable by an importer of any railway rolling stock and the railway rolling stock is temporarily diverted, the importer shall,

(a) for each month or portion thereof that the temporary diversion continues, pay customs duty at the rate of seventeen and one-half per cent, calculated on the monthly rental charge for the railway rolling stock; and

(b) report the temporary diversion, as required by the Minister.

5. Where, pursuant to section 3, remission is granted of the customs duty paid or payable by an importer of any railway rolling stock and the railway rolling stock is then transferred to Canadian domestic service otherwise than by being temporarily diverted, the importer shall pay customs duty at the current rate, on a value determined in accordance with the valuation provisions of the *Customs Act*, of the railway rolling stock at the time of transfer.

APPENDIX N

FORMER ORDER-IN-COUNCIL 1953-18/894

NATIONAL REVENUE
(Customs and Excise Divisions)

The board recommend that authority be granted, under the provisions of Section 22 of the *Financial Administration Act*, for the refund or remission of customs duty and taxes paid or ordinarily payable on locomotives and miscellaneous railway equipment imported for temporary use in Canada by railroad companies and when authorized by the Minister, and refund or remission to be subject to a deduction equivalent to duty and taxes on 1/120th of the value of the equipment in its condition as imported for each month or portion thereof it remains in Canada, but not less then $25 in each case, and conditional on exportation under customs supervision within such period of time as may be determined by the Minister, but not longer than twelve months from the date of original importation.

APPENDIX O

ORDER RESPECTING THE REMISSION OF CUSTOMS DUTY PAID OR PAYABLE ON RAILWAY ROLLING STOCK MANUFACTURED IN CANADA IMPORTED FOR USE IN INTERNATIONAL SERVICE

Short Title

1. This Order may be cited as the Railway Rolling Stock (International Service) Remission Order, No. 3.

Interpretation

2. In this Order,

"international service" means the use while loaded or empty of railway rolling stock dispatched on a direct route from a place in Canada to a place in the United States or from a place in the United States to a place in Canada and includes loading and unloading in Canada while on the direct route;

"Minister" means the Minister of National Revenue;

"railway rolling stock" means railway passenger, baggage and freight cars that are manufactured in Canada;

"temporarily diverted" means removed from international service and placed in Canadian domestic service for ninety days or less in any one calendar year.

Remission

3. Subject to the conditions set out in sections 4 and 5, remission is hereby granted of the customs duty paid or payable on or after November 19, 1974 by an importer of any railway rolling stock that enters Canada for use in international service.

Conditions

4. Where, pursuant to section 3, remission is granted of the customs duty paid or payable by an importer of any railway rolling stock and the railway rolling stock is temporarily diverted, the importer shall report the temporary diversion, as required by the Minister.

5. Where, pursuant to section 3, remission is granted of customs duty paid or payable by an importer of any railway rolling stock and the railway rolling stock is then transferred to Canadian domestic service otherwise than by being temporarily diverted, the importer shall pay customs duty at the current rate on a value determined in accordance with the valuation provisions of the *Customs Act*, of the railway rolling stock at the time of transfer.

REFERENCES

ISSUING OFFICE –

Import Programs
Commercial Border Programs Division
Border Programs Directorate
Programs Branch

HEADQUARTERS FILE –

7696-0
7697-0
7698-0

LEGISLATIVE REFERENCES –

Customs Tariff, Schedule II, Tariff code 2338
Customs Tariff, Sub-section 140(2)
Excise Tax Act, Schedule VII, Item 8
Excise Tax Act, Sub-section 215(2)
Non-Taxable Imported Goods (GST/HST) Regulations
Value of imported Goods (GST/HST) Regulations, Sections 9, 10 & 11
Order in Council 98-00-000
Order in Council 98-11-111
Order in Council 98-22-222
Order in Council P.C. 1975-1975
Order in Council P.C. 1975-1974
Order in Council P.C. 1975-1973
Order in Council P.C. 1953-18/894
C.R.C., c.781 *Financial Administration Act*
C.R.C., c.782 *Financial Administration Act*
Financial Administration Act, section 17
Proof of Origin of Imported Goods Regulations

OTHER REFERENCES –

D8-1-1, D17-1-21, D22-1-1

SUPERSEDED MEMORANDA "D" –

D3-6-0 dated August 11, 2011

Services provided by the Canada Border Services Agency are available in both official languages.

Printed in Canada

RÉFÉRENCES

BUREAU DE DIFFUSION –

Programmes des importations
Division des programmes frontaliers du secteur commercial
Direction générale des programmes

DOSSIER DE L'ADMINISTRATION CENTRALE –

7696-0
7697-0
7698-0

RÉFÉRENCES LÉGALES –

Tarif des douanes, annexe II, code tarifaire 2338
Tarif des douanes, paragraphe 140(2)
Loi sur la taxe d'accise, annexe VII, article 8
Loi sur la taxe d'accise, paragraphe 215(2)
Règlement sur les produits importés non taxables (TPS/TVH)
Règlement sur la valeur des importations (TPS/TVH), articles 9, 10 et 11
Décret 98-00-000
Décret 98-11-111
Décret 98-22-222
Décret C.P. 1975-1975
Décret C.P. 1975-1974
Décret C.P. 1975-1973
Décret C.P. 1953-18/894
C.R.C., ch. 781, *Loi sur la gestion des finances publiques*
C.R.C., ch. 782, *Loi sur la gestion des finances publiques*
Loi sur la gestion des finances publiques, article 17
Règlement sur la justification de l'origine des marchandises importées

AUTRES RÉFÉRENCES –

D8-1-1, D17-1-21, D22-1-1

CECI ANNULE LES MÉMORANDUMS « D » –

D3-6-0 daté le 11 août 2011

Les services fournis par l'Agence des services frontaliers du Canada sont offerts dans les deux langues officielles.

Imprimé au Canada

ANNEXE O

DÉCRET CONCERNANT LA REMISE DES DROITS DE DOUANE PAYÉS OU PAYABLES SUR LE MATÉRIEL ROULANT DE CHEMIN DE FER FABRIQUÉ AU CANADA ET RÉIMPORTÉ POUR ASSURER UN SERVICE INTERNATIONAL

Titre abrégé

1. Le présent décret peut être cité sous le titre : Décret de remise n° 3 visant le matériel roulant de chemin de fer (service international).

Interprétation

2. Dans le présent décret,

« affecté temporairement à une autre fin » signifie retiré du service international pour être affecté au service canadien intérieur pour un maximum de quatre-vingt-dix jours par une année civile;

« matériel roulant » désigne les voitures pour voyageurs et les wagons à bagages ou à marchandises fabriqués au Canada;

« Ministre » désigne le ministre du Revenu national;

« service international » s'entend de l'utilisation, d'un endroit au Canada à un endroit aux États-Unis, ou vice versa, de matériel roulant, chargé ou à vide, sur un parcours direct, y compris le chargement et le déchargement au Canada au cours de ce parcours.

Remise

3. Il est accordé aux conditions prévues aux articles 4 et 5, une remise des droits payés ou payables, à compter du 19 novembre 1974, par l'importateur, sur le matériel roulant qui entre au Canada pour assurer un service international.

Conditions

4. Lorsqu'en vertu de l'article 3, la remise des droits de douane payés ou payables par un importateur de matériel roulant est accordée et que ledit matériel est affecté temporairement à une autre fin, l'importateur doit signaler l'affectation temporaire conformément aux directives du Ministre.

5. Lorsqu'en vertu de l'article 3, la remise des droits de douane payés ou payables par un importateur de matériel roulant est accordée et que ledit matériel est ensuite transféré au service canadien intérieur sans être affecté temporairement à une autre fin, l'importateur doit payer les droits de douane, au taux courant, sur la juste valeur marchande dépréciée, déterminée par le Ministre, du matériel roulant au moment du transfert.

ANNEXE N

ANCIEN DÉCRET 1953-18/894

REVENU NATIONAL
(Division des douanes et de l'accise)

Le conseil recommande que le pouvoir soit accordé, en vertu des dispositions de l'article 22 de la *Loi sur l'administration financière*, pour le remboursement ou la remise des droits de douane et taxes payés ou normalement payables sur les locomotives et le matériel ferroviaire divers importés pour être utilisés temporairement au Canada par des compagnies de chemins de fer, et lorsque l'autorise le ministre, le remboursement ou la remise étant assujetti à une réduction qui équivaut aux droits et taxes sur la base de 1 120 de la valeur du matériel en l'état où il a été importé pour chaque mois ou partie de mois durant lequel il demeure au Canada, mais dont le montant ne peut pas être inférieur à 25 $ dans chaque cas, et sous réserve de l'exportation sous le contrôle de la douane dans le délai qui sera déterminé par le ministre, mais qui ne dépassera pas douze mois à compter de la date d'importation initiale.

ANNEXE M

DÉCRET CONCERNANT LA REMISE DES DROITS DE DOUANE PAYÉS OU PAYABLES SUR LE MATÉRIEL ROULANT DE CHEMIN DE FER ÉTRANGER QUI ENTRE AU CANADA POUR ASSURER UN SERVICE INTERNATIONAL

Titre abrégé

1. Le présent décret peut être cité sous le titre : Décret de remise n° 4 visant le matériel roulant de chemin de fer (service international).

Interprétation

2. Dans le présent décret,

« affecté temporairement à une autre fin » signifie retiré du service international et affecté au service canadien intérieur pour un maximum de quatre-vingt-dix jours par une année civile;

« loyer mensuel » s'entend, pour ce qui est du matériel roulant, du loyer mensuel moyen versé pour l'utilisation au Canada de ce matériel roulant;

« matériel roulant » désigne les voitures pour voyageurs et les wagons à bagages ou à marchandises qui sont fabriqués aux États-Unis mais dont les compagnies ferroviaires américaines n'ont ni la propriété ni le contrôle;

« Ministre » désigne le ministre du Revenu national;

« service international » s'entend de l'utilisation, d'un endroit au Canada à un endroit aux États-Unis, ou vice versa, de matériel roulant, chargé ou à vide, sur un parcours direct, y compris le chargement et le déchargement au Canada au cours de ce parcours.

Remise

3. Il est accordé aux conditions énoncées aux articles 4 et 5, une remise des droits de douane payés ou payables, à compter du 19 novembre 1974, par l'importateur, sur le matériel roulant qui entre au Canada pour assurer un service international.

Conditions

4. Lorsqu'en vertu de l'article 3, la remise des droits de douane payés ou payables par un importateur de matériel roulant est accordée et que ledit matériel est affecté temporairement à une autre fin, l'importateur doit,

a) pour chaque mois ou partie de mois que dure l'affectation temporaire, payer les droits de douane, au taux de dix-sept et demi pour cent, sur le loyer mensuel du matériel roulant; et

b) signaler l'affectation temporaire conformément aux directives du Ministre.

5. Lorsqu'en vertu de l'article 3, la remise des droits de douane payés ou payables par un importateur de matériel roulant est accordée et que ledit matériel est ensuite transféré au service canadien intérieur sans être affecté temporairement à une autre fin, l'importateur doit payer les droits de douane, au taux courant, sur la juste valeur marchande dépréciée, déterminée par le Ministre, du matériel roulant au moment du transfert.

ANNEXE L

***TARIF DES DOUANES* — ANNEXE II**

Le code tarifaire 2338 prévoyait ce qui suit :

Véhicules pour voies ferrées ou similaires des positions nos 86.01, 86.02, 86.03, 86.05 ou 86.06, appartenant à des compagnies de chemins de fer des États-Unis ou étant sous leur contrôle et circulant sur toute ligne ou chemin traversant la frontière, tant que les locomotives et les voitures canadiennes seront importées en franchise de droits de douane aux États-Unis dans des circonstances analogues, en conformité des règlements du Ministre..... .

Tarif de la nation la plus favorisée En fr.

Tarif de préférence général En fr.

Le matériel ferroviaire roulant et les locomotives importés temporairement au Canada qui sont en franchise de droits de douane selon le code tarifaire 2338 de l'annexe II du *Tarif des douanes* sont non taxables en vertu de l'article 8 de l'annexe VII de la *Loi sur la taxe d'accise*.

ANNEXE K

DÉCRET CONCERNANT LA REMISE DES DROITS DE DOUANE PAYÉS OU PAYABLES SUR LE MATÉRIEL ROULANT DE CHEMIN DE FER ÉTRANGER IMPORTÉ POUR ASSURER LE SERVICE INTÉRIEUR AU CANADA

Titre abrégé

1. Le présent décret peut être cité sous le titre : Décret de remise n° 2 visant le matériel roulant de chemin de fer (service canadien intérieur)

Interprétation

2. Dans le présent décret,

« disponible » signifie, en parlant de matériel roulant, qu'on peut au besoin en obtenir de l'espèce désiré sur le marché grâce à la production ou à d'autres sources canadiennes;

« matériel roulant » désigne les voitures pour voyageurs et les wagons à bagages et à marchandises;

« Ministre » désigne le ministre du Revenu national.

Remise

3. Il est accordé aux conditions prévues aux articles 4 et 5, une remise des droits de douane payés ou payables, à compter du 19 novembre 1974, par l'importateur, sur le matériel roulant qui entre au Canada pour assurer un service intérieur au Canada.

Conditions

4. Aucune remise des droits de douane sur le matériel roulant importé au Canada n'est accordée aux termes de l'article 3 sans qu'il ne soit établi à la satisfaction du Ministre qu'à l'époque de son importation ce matériel n'était pas disponible au Canada.

5. Lorsqu'en vertu de l'article 3, une remise est accordée à un importateur de matériel roulant et que ledit matériel assure encore un service canadien intérieur

a) bien que du matériel roulant soit devenu disponible au Canada, ou

b) plus d'un an après la date de son importation,

selon que l'une ou l'autre éventualité s'est produite la première, l'importateur doit payer les droits de douane, au taux courant, sur la juste valeur marchande dépréciée, déterminée par le Ministre, de ce matériel, à ce moment-là.

ANNEXE J

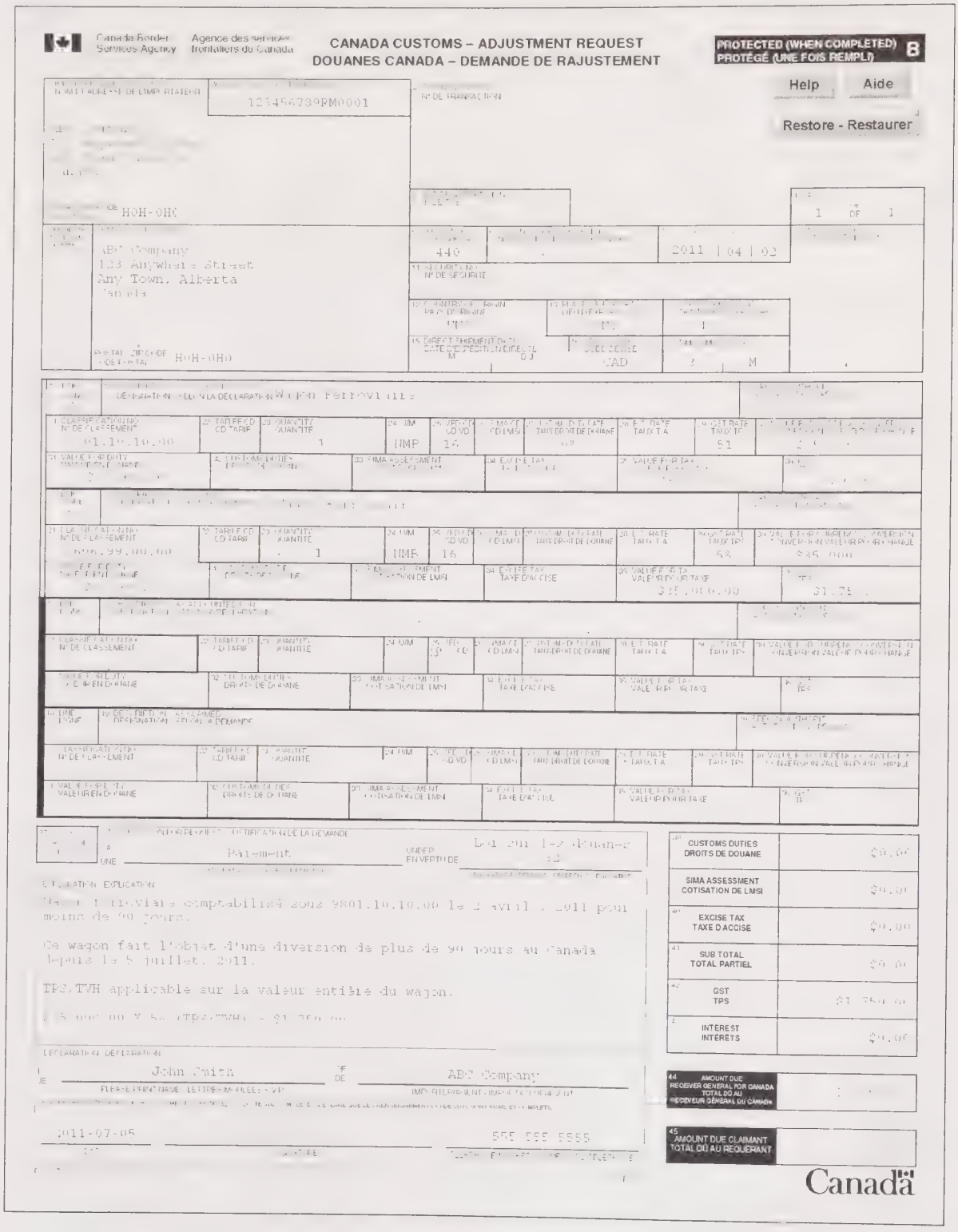
LISTE DES BUREAUX RÉGIONAUX DE LA DIVISION DE L'OBSERVATION DES PROGRAMMES COMMERCIAUX

Le bureau régional de la Division de l'observation des programmes commerciaux, Section du service à la clientèle, examinera la demande et émettra une lettre d'autorisation à l'intention du client.

Bureau régional	Numéro de téléphone	Numéro de télécopieur
Unité de vérification de l'observation et du service à la clientèle Case Postale 7850 London, ON N5Y 0A7	519-645-5843	519-675-3309
Service à la clientèle Région de l'Atlantique 1969 Upper Water Street Halifax, N.E. B3J 3R7	902-426-7982	902-426-8825
Unité de vérification de l'observation 400, Place d'Youville, 5e étage Montréal, QC H2Y 2C2	514-286-7879 poste 5258	514-283-2396
Unité de vérification de l'observation Région du Nord de l'Ontario 22 Bay Street Sault Ste. Marie, ON P6A 5S2	705-941-2007	705-941-5460
Service à la clientèle Région du grand Toronto 55 Bay Street Nord, Case Postale 2220 Hamilton, ON L8N 3E1	905-308-8589	905-308-8615
Service à la clientèle Région des Prairies 100 – 269 Main Street Winnipeg, MB R3C 1B3	204-983-6000	204-984-7083
Unité de vérification de l'observation Région du Pacifique 503 - 333 Dunsmuir Street Vancouver, BC V6B 5R4	604-666-6753	604-666-2212
Service à la clientèle Région des Prairies 2588 – 27 Street, NE Calgary, AB T1Y 7G1	403-292-4124	403-292-4200

ANNEXE I

ÉCHANTILLON DE FORMULAIRE B2 – EXEMPLE POUR MATÉRIEL FERROVIAIRE ROULANT CANADIEN IMPORTÉ AFIN D'ASSURER UN SERVICE COMMERCIAL INTERNATIONAL, LEQUEL EST TEMPORAIREMENT RÉAFFECTÉ AU SERVICE INTÉRIEUR CANADIEN - RÉAFFECTATIONS DE PLUS DE 90 JOURS



Canada Border Services Agency / Agence des services frontaliers du Canada

CANADA CUSTOMS – ADJUSTMENT REQUEST
DOUANES CANADA – DEMANDE DE RAJUSTEMENT

PROTECTED (WHEN COMPLETED) / PROTÉGÉ (UNE FOIS REMPLI) B

Help / Aide

Restore - Restaurer

12345678RM0001

HOH-0H0

1 OF 1

ABC Company
123 Anywhere Street
Any Town, Alberta
Canada

POSTAL ZIP CODE / CODE POSTAL H0H-0H0

440

2011 | 04 | 02

CAD

2 M

DESCRIPTION SELON LA DÉCLARATION Wagon Passenger

01.10.10.00

1

UMP

16

51

DESCRIPTION SELON LA DEMANDE

606.99.00.00

1

UMP

16

53

$25,000

2

$25,000.00

$1,750.00

DESCRIPTION SELON LA DEMANDE

DÉSIGNATION SELON LA DEMANDE

Paiement

Loi sur les douanes

s2

Transaction comptabilisé sous 9801.10.10.00 le 2 avril 2011 pour moins de 90 jours.

Ce wagon fait l'objet d'une diversion de plus de 90 jours au Canada depuis le 5 juillet 2011.

TPS/TVH applicable sur la valeur entière du wagon.

(5.000.00 X 5% (TPS/TVH) = $1,750.00

CUSTOMS DUTIES / DROITS DE DOUANE $0.00

SIMA ASSESSMENT / COTISATION DE LMSI $0.00

EXCISE TAX / TAXE D'ACCISE $0.00

SUB TOTAL / TOTAL PARTIEL $0.00

GST / TPS $1,750.00

INTEREST / INTÉRÊTS $0.00

44 AMOUNT DUE: RECEIVER GENERAL FOR CANADA / TOTAL DÛ AU RECEVEUR GÉNÉRAL DU CANADA

45 AMOUNT DUE CLAIMANT / TOTAL DÛ AU REQUÉRANT

DÉCLARATION

JE / I John Smith

DE / OF ABC Company

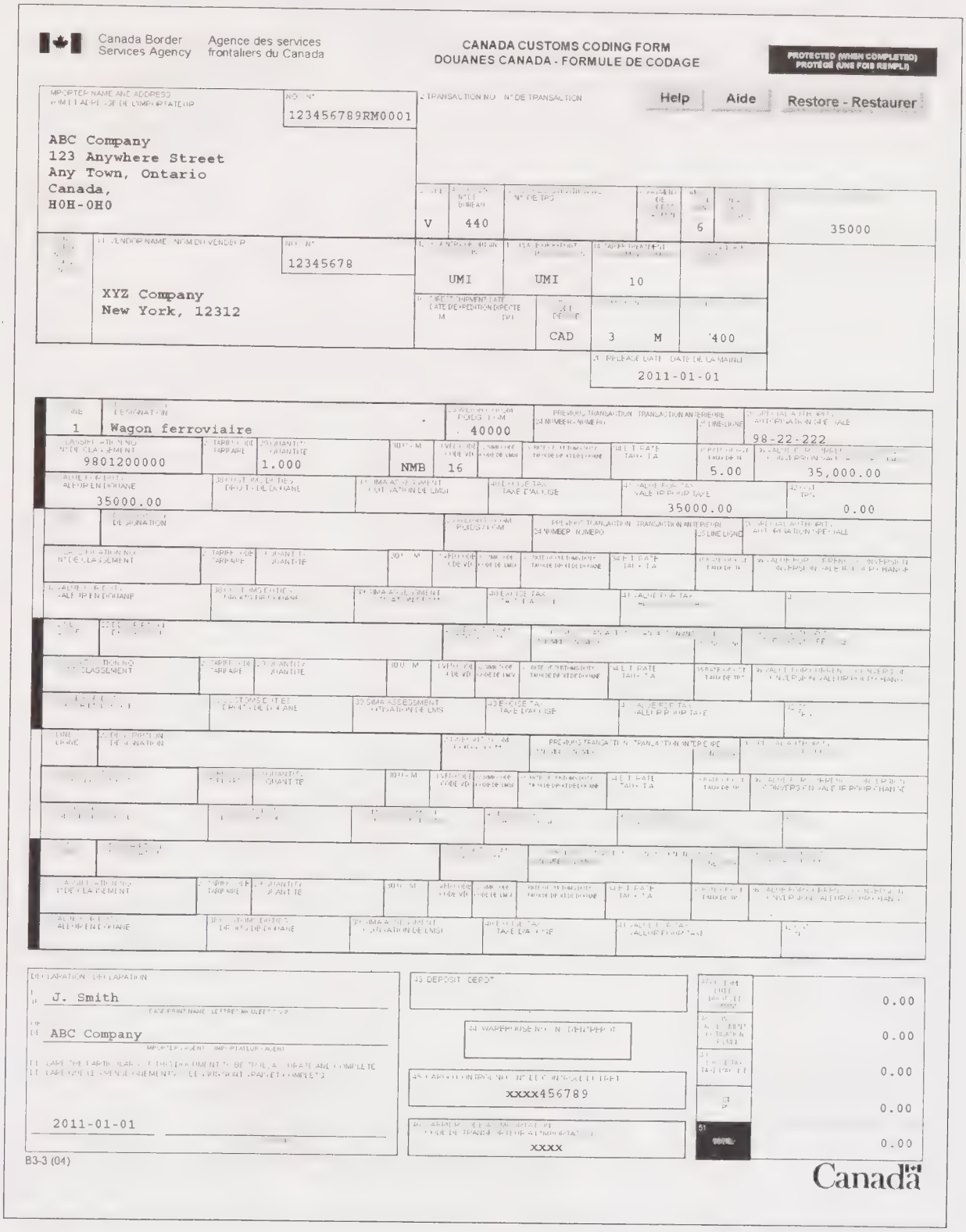
2011-07-05

555 555 5555

Canada

ANNEXE H

ÉCHANTILLON DE FORMULAIRE B3-3 – EXEMPLE POUR MATÉRIEL FERROVIAIRE ROULANT CANADIEN IMPORTÉ AFIN D'ASSURER UN SERVICE COMMERCIAL INTERNATIONAL, LEQUEL EST TEMPORAIREMENT RÉAFFECTÉ AU SERVICE INTÉRIEUR CANADIEN – RÉAFFECTATIONS TEMPORAIRES DE 90 JOURS OU MOINS



Canada Border Services Agency / Agence des services frontaliers du Canada

CANADA CUSTOMS CODING FORM
DOUANES CANADA - FORMULE DE CODAGE

PROTECTED (WHEN COMPLETED)
PROTÉGÉ (UNE FOIS REMPLI)

Help | Aide | Restore - Restaurer

1 IMPORTER NAME AND ADDRESS / NOM ET ADRESSE DE L'IMPORTATEUR
ABC Company
123 Anywhere Street
Any Town, Ontario
Canada,
H0H-0H0

NO. N° 123456789RM0001

2 TRANSACTION NO. / N° DE TRANSACTION

V | 440 | 6 | 35000

11 VENDOR NAME / NOM DU VENDEUR
XYZ Company
New York, 12312

NO. N° 12345678

UMI | UMI | 10 | CAD | 3 M | 400

2011-01-01

ITEM	DESIGNATION	PREVIOUS TRANSACTION / TRANSACTION ANTÉRIEURE	SPECIAL AUTHORITY / AUTORISATION SPÉCIALE
1	Wagon ferroviaire	40000	98-22-222

CLASSIFICATION NO. / N° DE CLASSEMENT	TARIFF CODE / TARIFAIRE	QUANTITY 1 / QUANTITÉ 1	SUP. UNIT / UNITÉ SUP.	COUNTRY CODE / PAYS	VALUE FOR DUTY / VALEUR EN DOUANE	DUTY RATE / TAUX DE TAXE	GST RATE / TPS	PREF. RATE / TAUX DE TP	VALUE FOR GST / TPS / VALEUR EN DOUANE
9801200000		1.000	NMB	16				5.00	35,000.00

VALUE FOR DUTY / VALEUR EN DOUANE	DUTY / DROIT DE DOUANE	ESTIMATED ASSESSMENT / ESTIMATION DE L'MSI	GST / TAXE D'ACCISE	EXCISE TAX / TAXE D'ACCISE	GST / TPS
35000.00				35000.00	0.00

ITEM	DESIGNATION	PREVIOUS TRANSACTION / TRANSACTION ANTÉRIEURE	SPECIAL AUTHORITY / AUTORISATION SPÉCIALE
LINE / LIGNE	DESIGNATION		

CLASSIFICATION NO. / N° DE CLASSEMENT	TARIFF CODE / TARIFAIRE	QUANTITY 1 / QUANTITÉ 1	SUP. UNIT / UNITÉ SUP.	COUNTRY CODE / PAYS	VALUE FOR DUTY / VALEUR EN DOUANE	DUTY RATE / TAUX DE TAXE	GST RATE / TPS	PREF. RATE / TAUX DE TP	VALUE FOR GST / TPS / VALEUR EN DOUANE

VALUE FOR DUTY / VALEUR EN DOUANE	DUTY / DROIT DE DOUANE	ESTIMATED ASSESSMENT / ESTIMATION DE L'MSI	GST / TAXE D'ACCISE	EXCISE TAX / TAXE D'ACCISE	GST / TPS

ITEM	DESIGNATION	PREVIOUS TRANSACTION / TRANSACTION ANTÉRIEURE	SPECIAL AUTHORITY / AUTORISATION SPÉCIALE
LINE / LIGNE	DESIGNATION		

CLASSIFICATION NO. / N° DE CLASSEMENT	TARIFF CODE / TARIFAIRE	QUANTITY 1 / QUANTITÉ 1	SUP. UNIT / UNITÉ SUP.	COUNTRY CODE / PAYS	VALUE FOR DUTY / VALEUR EN DOUANE	DUTY RATE / TAUX DE TAXE	GST RATE / TPS	PREF. RATE / TAUX DE TP	VALUE FOR GST / TPS / VALEUR EN DOUANE

VALUE FOR DUTY / VALEUR EN DOUANE	DUTY / DROIT DE DOUANE	ESTIMATED ASSESSMENT / ESTIMATION DE L'MSI	GST / TAXE D'ACCISE	EXCISE TAX / TAXE D'ACCISE	GST / TPS

CLASSIFICATION NO. / N° DE CLASSEMENT	TARIFF CODE / TARIFAIRE	QUANTITY 1 / QUANTITÉ 1	SUP. UNIT / UNITÉ SUP.	COUNTRY CODE / PAYS	VALUE FOR DUTY / VALEUR EN DOUANE	DUTY RATE / TAUX DE TAXE	GST RATE / TPS	PREF. RATE / TAUX DE TP	VALUE FOR GST / TPS / VALEUR EN DOUANE

VALUE FOR DUTY / VALEUR EN DOUANE	DUTY / DROIT DE DOUANE	ESTIMATED ASSESSMENT / ESTIMATION DE L'MSI	GST / TAXE D'ACCISE	EXCISE TAX / TAXE D'ACCISE	GST / TPS

DECLARATION / DÉCLARATION

I, J. Smith
EACH PRINT NAME / LETTRES MOULÉES SVP

OF ABC Company
IMPORTER / AGENT / IMPORTATEUR / AGENT

DO SOLEMNLY DECLARE THAT THE INFORMATION SET FORTH IN THIS DOCUMENT IS TRUE, ACCURATE AND COMPLETE
DÉCLARE SOLENNELLEMENT QUE LES RENSEIGNEMENTS CONTENUS DANS LE PRÉSENT DOCUMENT SONT VRAIS, EXACTS ET COMPLETS

2011-01-01

45 DEPOSIT / DÉPÔT

54 WAREHOUSE NO. / N° D'ENTREPÔT

55 IMPORTER ID NO. / N° D'IDENTIFICATION DE L'IMPORTATEUR
xxxx456789

xxxx

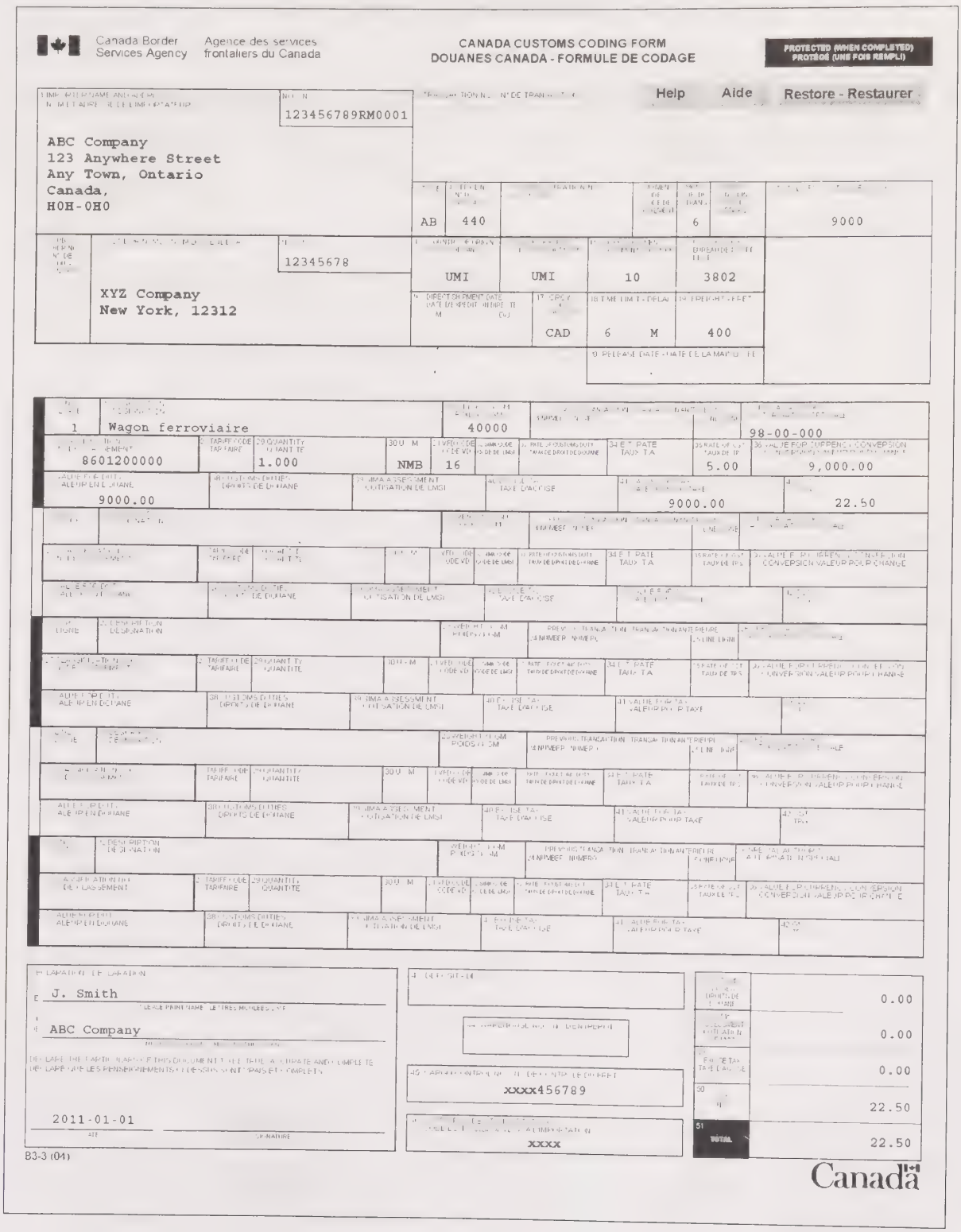
0.00	
0.00	
0.00	
0.00	
0.00	

B3-3 (04)

Canada

ANNEXE G

ÉCHANTILLON DE FORMULAIRE B3-3 – EXEMPLE POUR LOCOMOTIVES ÉTRANGÈRES ET MATÉRIEL FERROVIAIRE DIVERS



Canada Border Services Agency / Agence des services frontaliers du Canada

CANADA CUSTOMS CODING FORM
DOUANES CANADA - FORMULE DE CODAGE

PROTECTED (WHEN COMPLETED)
PROTÉGÉ (UNE FOIS REMPLI)

Help Aide Restore - Restaurer

123456789RM0001

ABC Company
123 Anywhere Street
Any Town, Ontario
Canada,
H0H-0H0

AB 440 6 9000

12345678

XYZ Company
New York, 12312

UMI UMI 10 3802

CAD 6 M 400

1	Wagon ferroviaire					40000			98-00-000
8601200000		1.000	NMB	16				5.00	9,000.00
9000.00						9000.00			22.50

J. Smith

ABC Company

2011-01-01

B3-3 (04)

	0.00
	0.00
	0.00
50	22.50
51 TOTAL	22.50

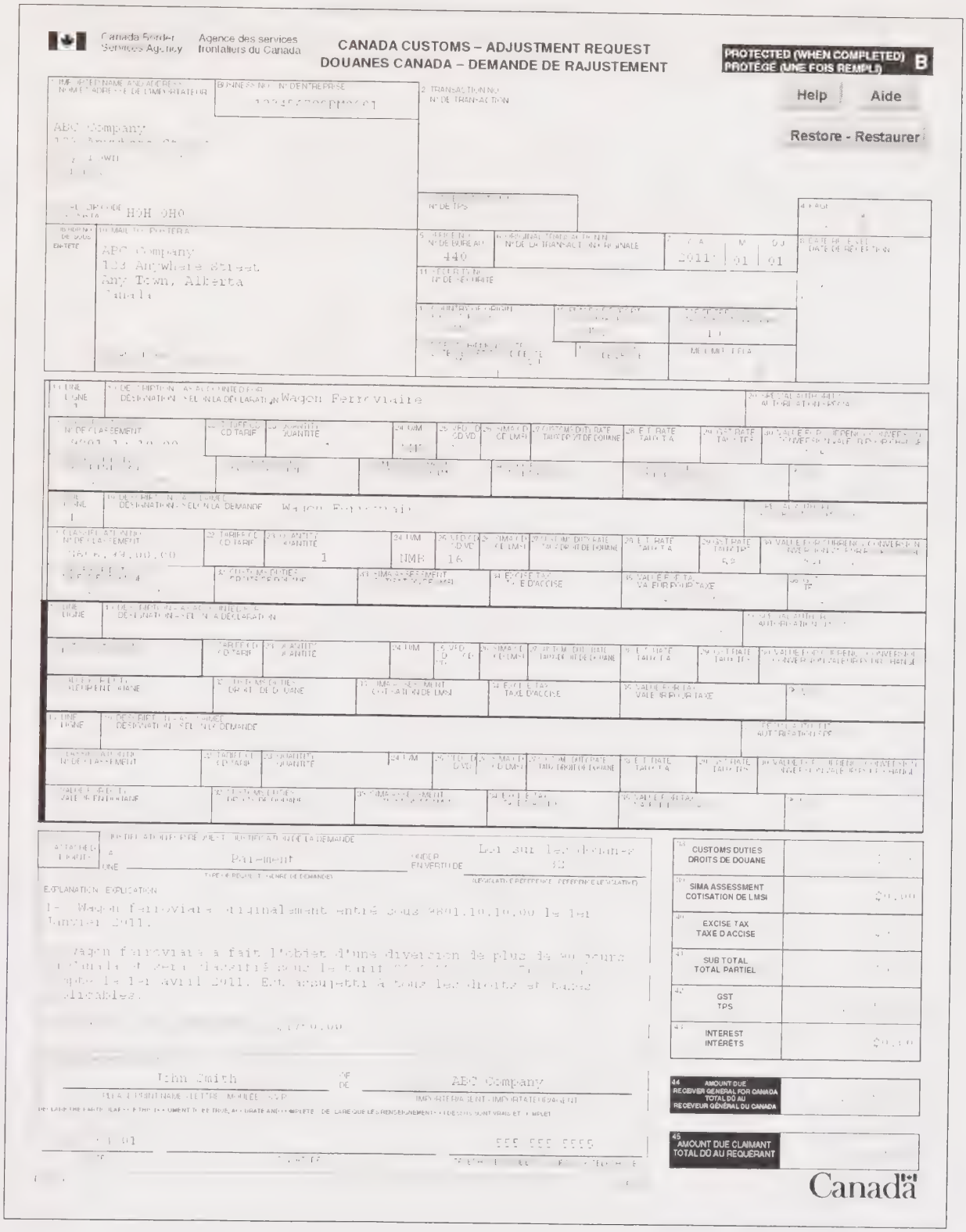
xxxx456789

xxxx

Canada

ANNEXE F

ÉCHANTILLON DE FORMULAIRE B2 – EXEMPLE POUR MATÉRIEL FERROVIAIRE ROULANT ÉTRANGER N'APPARTENANT PAS À DES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER DES ÉTATS-UNIS, OU N'ÉTANT PAS SOUS LEUR CONTRÔLE, ET ENTRANT AU CANADA AFIN D'ASSURER UN SERVICE INTERNATIONAL – RÉAFFECTATIONS DE PLUS DE 90 JOURS



Canada Border Services Agency / Agence des services frontaliers du Canada

CANADA CUSTOMS – ADJUSTMENT REQUEST
DOUANES CANADA – DEMANDE DE RAJUSTEMENT

PROTECTED (WHEN COMPLETED) / PROTÉGÉ (UNE FOIS REMPLI) B

Help / Aide

Restore - Restaurer

ABC Company

H0H 0H0

ABC Company
123 Anywhere Street
Any Town, Alberta
Canada

440

2011 | 01 | 01

Wagon Ferroviaire

1

1

Wagon Ferroviaire

Wagon Ferroviaire

8607.10.10.00

1

NMB

16

Paiement

Loi sur les douanes

EXPLANATION / EXPLICATION

1- Wagon ferroviaire originalement entré sous 8601.10.10.00 le 1er Janvier 2011.

Wagon ferroviaire a fait l'objet d'une diversion de plus de 90 jours à Chicago et reclassifié sous le tarif 8607.10.10.00 le 1er avril 2011. En conformité à tous les droits et taxes applicables.

$1700.00

John Smith

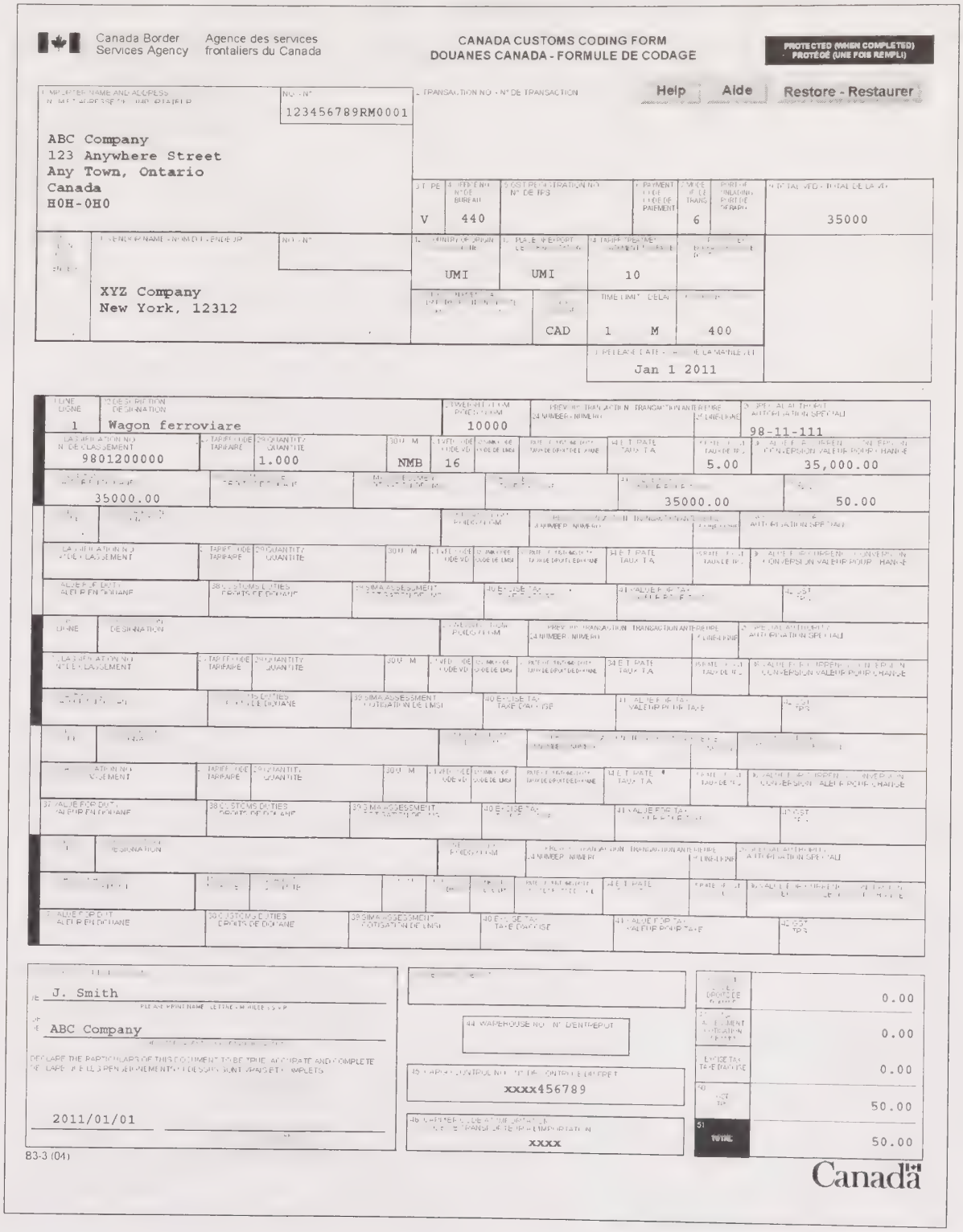
ABC Company

CUSTOMS DUTIES / DROITS DE DOUANE	
SIMA ASSESSMENT / COTISATION DE LMSI	$0.00
EXCISE TAX / TAXE D'ACCISE	
SUB TOTAL / TOTAL PARTIEL	
GST / TPS	
INTEREST / INTÉRÊTS	$0.00
AMOUNT DUE RECEIVER GENERAL FOR CANADA / TOTAL DÛ AU RECEVEUR GÉNÉRAL DU CANADA	
AMOUNT DUE CLAIMANT / TOTAL DÛ AU REQUÉRANT	

Canada

ANNEXE E

ÉCHANTILLON DE FORMULAIRE B3-3 – EXEMPLE POUR MATÉRIEL FERROVIAIRE ROULANT ÉTRANGER N'APPARTENANT PAS À DES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER DES ÉTATS-UNIS, OU N'ÉTANT PAS SOUS LEUR CONTRÔLE, ET ENTRANT AU CANADA AFIN D'ASSURER UN SERVICE INTERNATIONAL – RÉAFFECTATIONS TEMPORAIRES DE 90 JOURS OU MOINS



Canada Border Services Agency / Agence des services frontaliers du Canada

CANADA CUSTOMS CODING FORM
DOUANES CANADA - FORMULE DE CODAGE

PROTECTED (WHEN COMPLETED) / PROTÉGÉ (UNE FOIS REMPLI)

Help / Aide / Restore - Restaurer

1 IMPORTER NAME AND ADDRESS / NOM ET ADRESSE DE L'IMPORTATEUR — NO. - N°: 123456789RM0001

ABC Company
123 Anywhere Street
Any Town, Ontario
Canada
H0H-0H0

2 TRANSACTION NO. - N° DE TRANSACTION

3 TYPE	4 IMPORT NO. / N° DE BUREAU	5 ASSESSMENT REGISTRATION NO. / N° DE TPS	6 MODE OF PAYMENT / MODE DE PAIEMENT	7 SERVICE IF LEAD TRANS.	PORT OF UNLOADING / PORTE DÉBARQ.	8 TOTAL VED - TOTAL DE LA DV
V	440			6		35000

9 EXPORTER NAME - NOM ET ADRESSE DE L'EXPORTATEUR — NO. - N°

XYZ Company
New York, 12312

10 COUNTRY OF ORIGIN / PAYS D'ORIGINE	11 PLACE OF EXPORT / LIEU D'EXPORTATION	12 TARIFF TREATMENT / TRAITEMENT TARIFAIRE	13
UMI	UMI	10	

14	15 CURRENCY / DEVISE	TIME LIMIT / DÉLAI	
	CAD	1 M	400

16 RELEASE DATE - DATE DE LA MAINLEVÉE
Jan 1 2011

LINE / LIGNE	18 DESCRIPTION / DÉSIGNATION	19 WEIGHT / POIDS KGM	PREVIOUS TRANSACTION / TRANSACTION ANTÉRIEURE 24 NUMBER / NUMÉRO	25 LINE / LIGNE	26 SPECIAL AUTHORITY / AUTORISATION SPÉCIALE
1	Wagon ferroviare	10000			98-11-111

20 CLASSIFICATION NO. / N° DE CLASSEMENT	21 TARIFF CODE / CODE TARIFAIRE	22 QUANTITY / QUANTITÉ	23 UM	24 VED CODE / CODE DV	25 MARK CODE / CODE DE MARQ.	27 NET PACK / TARE DE PROT. DE DOUANE	28 E.T. DATE / DATE T.A.	29 RATE / TAUX	30 VALUE FOR CONVERSION / VALEUR POUR CONVERSION
9801200000		1.000	NMB	16				5.00	35,000.00

31 VALUE FOR DUTY / VALEUR EN DOUANE	32 SIMA ASSESSMENT / COTISATION DE LMSI	33 EXCISE TAX / TAXE D'ACCISE	34 VALUE FOR TAX / VALEUR POUR TAXE	35 GST / TPS
35000.00			35000.00	50.00

LINE / LIGNE	18 DESCRIPTION / DÉSIGNATION	19 WEIGHT / POIDS KGM	PREVIOUS TRANSACTION / TRANSACTION ANTÉRIEURE 24 NUMBER / NUMÉRO	25 LINE / LIGNE	26 SPECIAL AUTHORITY / AUTORISATION SPÉCIALE

20 CLASSIFICATION NO. / N° DE CLASSEMENT	21 TARIFF CODE / CODE TARIFAIRE	22 QUANTITY / QUANTITÉ	23 UM	24 VED CODE / CODE DV	25 MARK CODE / CODE DE MARQ.	27 NET PACK / TARE DE PROT. DE DOUANE	28 E.T. DATE / DATE T.A.	29 RATE / TAUX	30 VALUE FOR CONVERSION / VALEUR POUR CONVERSION

31 VALUE FOR DUTY / VALEUR EN DOUANE	32 SIMA ASSESSMENT / COTISATION DE LMSI	33 EXCISE TAX / TAXE D'ACCISE	34 VALUE FOR TAX / VALEUR POUR TAXE	35 GST / TPS

LINE / LIGNE	18 DESCRIPTION / DÉSIGNATION	19 WEIGHT / POIDS KGM	PREVIOUS TRANSACTION / TRANSACTION ANTÉRIEURE 24 NUMBER / NUMÉRO	25 LINE / LIGNE	26 SPECIAL AUTHORITY / AUTORISATION SPÉCIALE

20 CLASSIFICATION NO. / N° DE CLASSEMENT	21 TARIFF CODE / CODE TARIFAIRE	22 QUANTITY / QUANTITÉ	23 UM	24 VED CODE / CODE DV	25 MARK CODE / CODE DE MARQ.	27 NET PACK / TARE DE PROT. DE DOUANE	28 E.T. DATE / DATE T.A.	29 RATE / TAUX	30 VALUE FOR CONVERSION / VALEUR POUR CONVERSION

31 VALUE FOR DUTY / VALEUR EN DOUANE	32 SIMA ASSESSMENT / COTISATION DE LMSI	33 EXCISE TAX / TAXE D'ACCISE	34 VALUE FOR TAX / VALEUR POUR TAXE	35 GST / TPS

LINE / LIGNE	18 DESCRIPTION / DÉSIGNATION	19 WEIGHT / POIDS KGM	PREVIOUS TRANSACTION / TRANSACTION ANTÉRIEURE 24 NUMBER / NUMÉRO	25 LINE / LIGNE	26 SPECIAL AUTHORITY / AUTORISATION SPÉCIALE

20 CLASSIFICATION NO. / N° DE CLASSEMENT	21 TARIFF CODE / CODE TARIFAIRE	22 QUANTITY / QUANTITÉ	23 UM	24 VED CODE / CODE DV	25 MARK CODE / CODE DE MARQ.	27 NET PACK / TARE DE PROT. DE DOUANE	28 E.T. DATE / DATE T.A.	29 RATE / TAUX	30 VALUE FOR CONVERSION / VALEUR POUR CONVERSION

31 VALUE FOR DUTY / VALEUR EN DOUANE	32 SIMA ASSESSMENT / COTISATION DE LMSI	33 EXCISE TAX / TAXE D'ACCISE	34 VALUE FOR TAX / VALEUR POUR TAXE	35 GST / TPS

36 I, / JE
J. Smith
PLEASE PRINT NAME / LETTRES MOULÉES S.V.P.

37 OF / DE
ABC Company

DECLARE THE PARTICULARS OF THIS DOCUMENT TO BE TRUE, ACCURATE AND COMPLETE / DÉCLARE QUE LES RENSEIGNEMENTS FIGURANT SUR CE DOCUMENT SONT VRAIS, EXACTS ET COMPLETS

2011/01/01

44 WAREHOUSE NO. / N° D'ENTREPÔT

45 CAPIAS CONTROL NO. / N° DE CONTRÔLE DE CAPIAS
xxxx456789

46 CARRIER CODE / CODE DU TRANSPORTEUR
xxxx

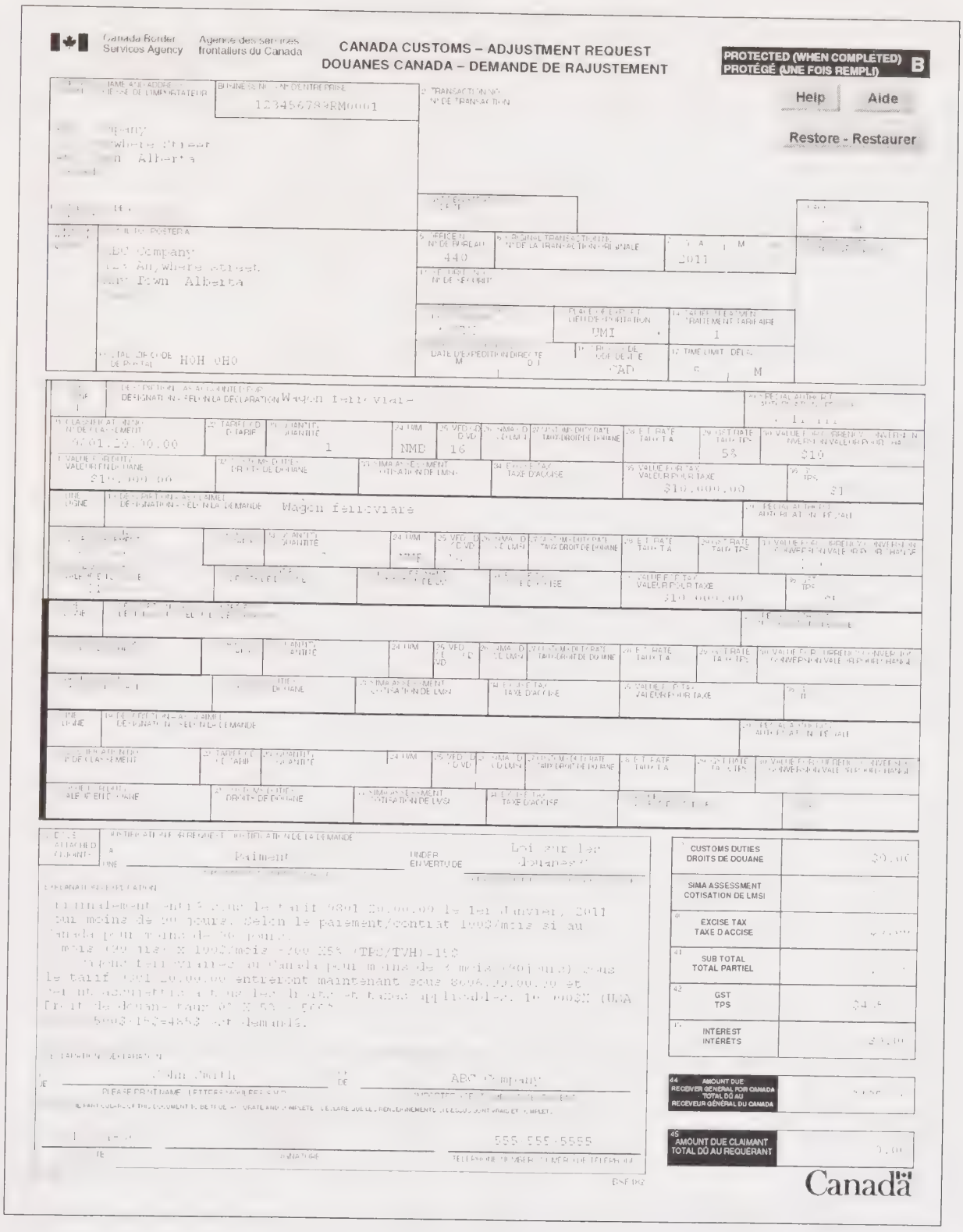
47 TOTAL DUTIES / DROITS	0.00
48 SIMA ASSESSMENT / COTISATION LMSI	0.00
EXCISE TAX / TAXE D'ACCISE	0.00
49 GST / TPS	50.00
51 TOTAL	50.00

B3-3 (04)

Canada

ANNEXE D

ÉCHANTILLON DE FORMULAIRE B2 – EXEMPLE POUR MATÉRIEL FERROVIAIRE ROULANT ÉTRANGER APPARTENANT À DES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER DES ÉTATS-UNIS, OU ÉTANT SOUS LEUR CONTRÔLE, ET DEVANT SERVIR À ASSURER UN SERVICE COMMERCIAL INTERNATIONAL, LEQUEL EST TEMPORAIREMENT RÉAFFECTÉ AU SERVICE INTÉRIEUR CANADIEN – RÉAFFECTATIONS DE PLUS DE 90 JOURS



Canada Border Services Agency / Agence des services frontaliers du Canada

CANADA CUSTOMS – ADJUSTMENT REQUEST
DOUANES CANADA – DEMANDE DE RAJUSTEMENT

PROTECTED (WHEN COMPLETED) / PROTÉGÉ (UNE FOIS REMPLI) B

Help / Aide

Restore - Restaurer

1 IMPORTER NAME AND ADDRESS / NOM ET ADRESSE DE L'IMPORTATEUR
Company
Wherever Street
Town Alberta

BUSINESS NO. / NO D'ENTREPRISE
123456784RM0001

2 TRANSACTION NO. / NO DE TRANSACTION

3 OFFICE NO. DE BUREAU
440

5 ORIGINAL TRANSACTION NO. / NO DE LA TRANSACTION PRIMAIRE

6 YEAR / ANNÉE
2011

8 MAIL TO / POSTER À
ABC Company
123 Anywhere Street
Town Alberta

POSTAL ZIP CODE / CODE POSTAL H0H 0H0

PLACE OF LADING / LIEU DE CHARGEMENT UMI

14 OTHER ASSESSMENT / TRAITEMENT TARIFAIRE 1

DATE DE L'EXPÉDITION DIRECTE M 01

16 COUNTRY OF ORIGIN / PAYS D'ORIGINE CAD

17 TIME LIMIT / DÉLAI M

18 DESCRIPTION OF GOODS / DÉSIGNATION DES MARCHANDISES Wagon ferroviaire

20 SPECIAL AUTHORITY / AUTORISATION SPÉCIALE

21 CLASSIFICATION NO. / NO DE CLASSEMENT	22 TARIFF CODE / CODE TARIFAIRE	23 QUANTITY / QUANTITÉ	24 UNIT / UNITÉ	25 VED / DVD	26 SIMA / LMSI	27 CUSTOMS DUTY RATE / TAUX DROITS DE DOUANE	28 E.T. RATE / TAUX T.A.	29 GST RATE / TAUX TPS	30 VALUE FOR DUTY / VALEUR EN DOUANE
8601.20.90.00		1	NMB	16				5%	$10

31 VALUE FOR DUTY / VALEUR EN DOUANE	32 CUSTOMS DUTIES / DROITS DE DOUANE	33 SIMA ASSESSMENT / COTISATION DE LMSI	34 EXCISE TAX / TAXE D'ACCISE	35 VALUE FOR TAX / VALEUR POUR TAXE	36 GST / TPS
$10,000.00				$10,000.00	$1

18 DESCRIPTION OF GOODS / DÉSIGNATION DES MARCHANDISES Wagon ferroviaire

20 SPECIAL AUTHORITY / AUTORISATION SPÉCIALE

21 CLASSIFICATION NO. / NO DE CLASSEMENT	22 TARIFF CODE / CODE TARIFAIRE	23 QUANTITY / QUANTITÉ	24 UNIT / UNITÉ	25 VED / DVD	26 SIMA / LMSI	27 CUSTOMS DUTY RATE / TAUX DROITS DE DOUANE	28 E.T. RATE / TAUX T.A.	29 GST RATE / TAUX TPS	30 VALUE FOR DUTY / VALEUR EN DOUANE
			NMB						

31 VALUE FOR DUTY / VALEUR EN DOUANE	32 CUSTOMS DUTIES / DROITS DE DOUANE	33 SIMA ASSESSMENT / COTISATION DE LMSI	34 EXCISE TAX / TAXE D'ACCISE	35 VALUE FOR TAX / VALEUR POUR TAXE	36 GST / TPS
$10,000.00					

18 DESCRIPTION OF GOODS / DÉSIGNATION DES MARCHANDISES

20 SPECIAL AUTHORITY / AUTORISATION SPÉCIALE

21 CLASSIFICATION NO. / NO DE CLASSEMENT	22 TARIFF CODE / CODE TARIFAIRE	23 QUANTITY / QUANTITÉ	24 UNIT / UNITÉ	25 VED / DVD	26 SIMA / LMSI	27 CUSTOMS DUTY RATE / TAUX DROITS DE DOUANE	28 E.T. RATE / TAUX T.A.	29 GST RATE / TAUX TPS	30 VALUE FOR DUTY / VALEUR EN DOUANE

31 VALUE FOR DUTY / VALEUR EN DOUANE	32 CUSTOMS DUTIES / DROITS DE DOUANE	33 SIMA ASSESSMENT / COTISATION DE LMSI	34 EXCISE TAX / TAXE D'ACCISE	35 VALUE FOR TAX / VALEUR POUR TAXE	36 GST / TPS

37 REASON FOR ADJUSTMENT / JUSTIFICATION DE LA DEMANDE

Paiement

UNDER / EN VERTU DE Loi sur les douanes

38 EXPLANATION / EXPLICATION

Initialement entré pour le tarif 8601.20.00.00 le 1er janvier, 2011 pour moins de 90 jours. Selon le paiement/contrat 1002/mois si au moins pour 90 jours.
Mais ces ils x 1002/mois = 200.25% (TPS/TVH)-15$
Depuis ils étaient au Canada pour moins de 3 mois (90 jours) sous le tarif 8601.20.00.00 entièrement maintenant sous 8606.10.00.00 et ne devraient pas être les droits appliquables. le 0003% (USA Droit de douane pour 0.25 - 0.5%
500-15=485$ est demandé.

39 SIGNATURE / SIGNATURE

Edmonton — DATE

ABC Company — PLEASE PRINT NAME (LETTERS AS SHOWN ON DOCUMENT) / DE

IF PART OF A LARGER DOCUMENT, BE TRUE AND COMPLETE DECLARATION, IF GOODS ARE RELEASED, ACCOUNTABLE AND COMPLETE.

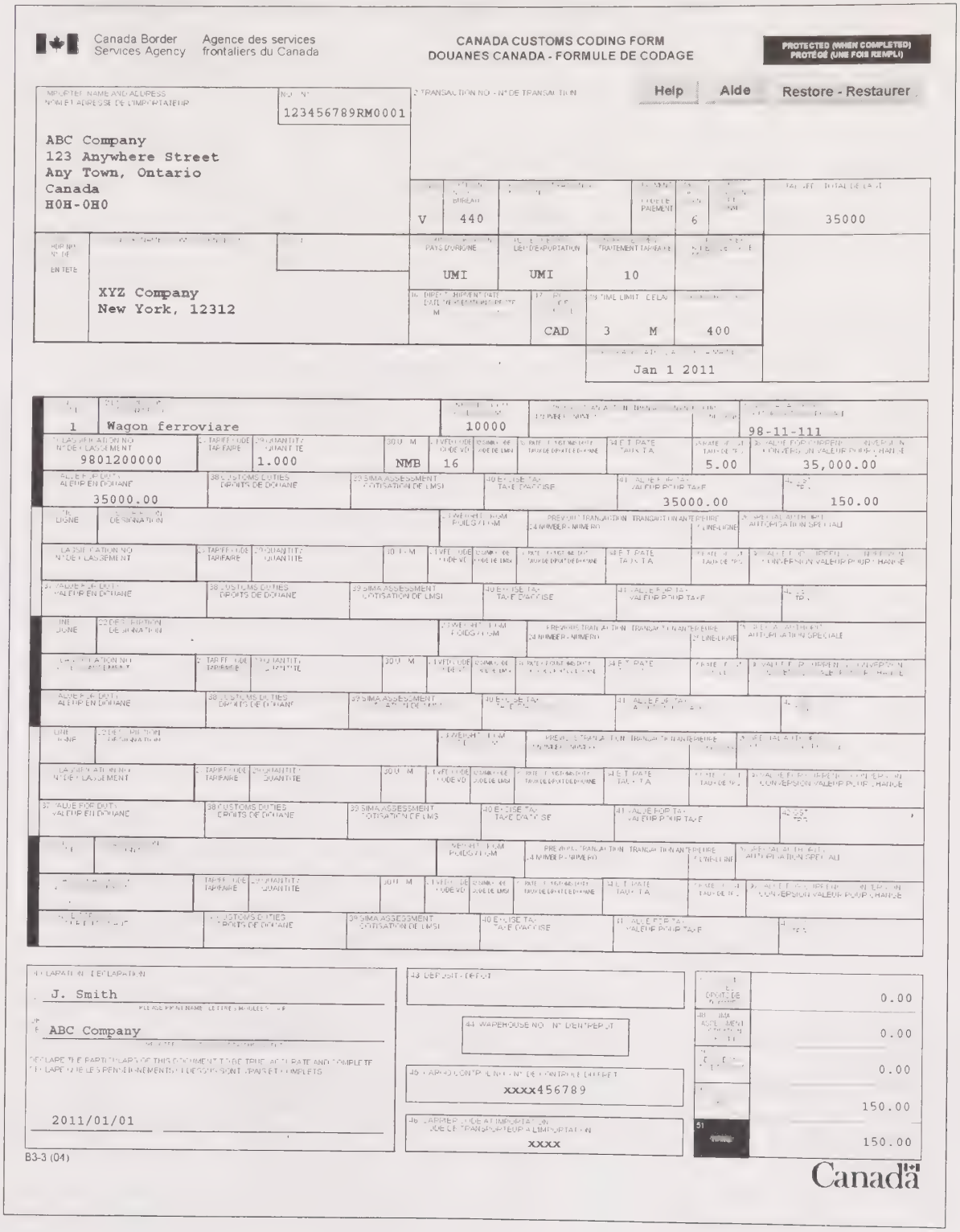
555-555-5555 — TELEPHONE NUMBER AND AREA CODE / TÉLÉPHONE

CUSTOMS DUTIES / DROITS DE DOUANE	$0.00
SIMA ASSESSMENT / COTISATION DE LMSI	
40 EXCISE TAX / TAXE D'ACCISE	
41 SUB TOTAL / TOTAL PARTIEL	
42 GST / TPS	$4.5
43 INTEREST / INTÉRÊTS	
44 AMOUNT DUE: RECEIVER GENERAL FOR CANADA / TOTAL DÛ AU RECEVEUR GÉNÉRAL DU CANADA	
45 AMOUNT DUE CLAIMANT / TOTAL DÛ AU REQUÉRANT	0.00

Canada

ANNEXE C

ÉCHANTILLON DE FORMULAIRE B3-3 – EXEMPLE POUR MATÉRIEL FERROVIAIRE ROULANT ÉTRANGER APPARTENANT À DES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER DES ÉTATS-UNIS, OU ÉTANT SOUS LEUR CONTRÔLE, ET DEVANT SERVIR À ASSURER UN SERVICE COMMERCIAL INTERNATIONAL, LEQUEL EST TEMPORAIREMENT RÉAFFECTÉ AU SERVICE INTÉRIEUR CANADIEN – RÉAFFECTATIONS TEMPORAIRES DE 90 JOURS OU MOINS



Canada Border Services Agency / Agence des services frontaliers du Canada

CANADA CUSTOMS CODING FORM
DOUANES CANADA - FORMULE DE CODAGE

PROTECTED (WHEN COMPLETED) / PROTÉGÉ (UNE FOIS REMPLI)

Help / Aide / Restore - Restaurer

IMPORTER NAME AND ADDRESS / NOM ET ADRESSE DE L'IMPORTATEUR
ABC Company
123 Anywhere Street
Any Town, Ontario
Canada
H0H-0H0

IMPORTER NO. - N° DE L'IMPORTATEUR: 123456789RM0001

2 TRANSACTION NO. - N° DE TRANSACTION

5	6	7	8	9	10	11
V	440			6		35000

HOUSE NO. / N° DE MAISON EN TÊTE: XYZ Company, New York, 12312

12 COUNTRY OF ORIGIN / PAYS D'ORIGINE	13 COUNTRY OF EXPORTATION / PAYS D'EXPORTATION	14 TARIFF TREATMENT / TRAITEMENT TARIFAIRE	15
UMI	UMI	10	

16 DIRECT SHIPMENT DATE / DATE DE L'EXPÉDITION DIRECTE (YYYY MM DD)	17 CURRENCY / DEVISE	18 TIME LIMIT / DÉLAI	19
	CAD	3 M	400

20 EXCHANGE RATE DATE / DATE DU TAUX DE CHANGE: Jan 1 2011

21 LINE / LIGNE	22 DESCRIPTION / DÉSIGNATION	23 WEIGHT / POIDS (KG)	24 PREVIOUS TRANSACTION / TRANSACTION ANTÉRIEURE (NUMBER - NUMÉRO)	25 LINE / LIGNE	26 SPECIAL AUTHORITY / AUTORISATION SPÉCIALE
1	Wagon ferroviaire	10000			98-11-111

27 CLASSIFICATION NO. / N° DE CLASSEMENT	28 TARIFF CODE / TARIFAIRE	29 QUANTITY / QUANTITÉ	30 U/M	31 VFD CODE / CODE VD	32 SIMA CODE / CODE LMSI	33 PREF. CODE / CODE DE TAUX DE LA PRÉF.	34 MFN RATE / TAUX TA	35 MFN RATE / TAUX DE TPS	36 VALUE FOR CURRENCY CONVERSION / VALEUR POUR CONVERSION DE DEVISES
9801200000		1.000	NMB	16				5.00	35,000.00

37 VALUE FOR DUTY / VALEUR EN DOUANE	38 CUSTOMS DUTIES / DROITS DE DOUANE	39 SIMA ASSESSMENT / COTISATION DE LMSI	40 EXCISE TAX / TAXE D'ACCISE	41 VALUE FOR TAX / VALEUR POUR TAXE	42 TPS
35000.00				35000.00	150.00

21 LINE / LIGNE	22 DESCRIPTION / DÉSIGNATION	23 WEIGHT / POIDS (KG)	24 PREVIOUS TRANSACTION / TRANSACTION ANTÉRIEURE (NUMBER - NUMÉRO)	25 LINE / LIGNE	26 SPECIAL AUTHORITY / AUTORISATION SPÉCIALE

27 CLASSIFICATION NO. / N° DE CLASSEMENT	28 TARIFF CODE / TARIFAIRE	29 QUANTITY / QUANTITÉ	30 U/M	31 VFD CODE / CODE VD	32 SIMA CODE / CODE LMSI	33 PREF. CODE / CODE DE TAUX DE LA PRÉF.	34 MFN RATE / TAUX TA	35 MFN RATE / TAUX DE TPS	36 VALUE FOR CURRENCY CONVERSION / VALEUR POUR CONVERSION DE DEVISES

37 VALUE FOR DUTY / VALEUR EN DOUANE	38 CUSTOMS DUTIES / DROITS DE DOUANE	39 SIMA ASSESSMENT / COTISATION DE LMSI	40 EXCISE TAX / TAXE D'ACCISE	41 VALUE FOR TAX / VALEUR POUR TAXE	42 TPS

21 LINE / LIGNE	22 DESCRIPTION / DÉSIGNATION	23 WEIGHT / POIDS (KG)	24 PREVIOUS TRANSACTION / TRANSACTION ANTÉRIEURE (NUMBER - NUMÉRO)	25 LINE / LIGNE	26 SPECIAL AUTHORITY / AUTORISATION SPÉCIALE

27 CLASSIFICATION NO. / N° DE CLASSEMENT	28 TARIFF CODE / TARIFAIRE	29 QUANTITY / QUANTITÉ	30 U/M	31 VFD CODE / CODE VD	32 SIMA CODE / CODE LMSI	33 PREF. CODE / CODE DE TAUX DE LA PRÉF.	34 MFN RATE / TAUX TA	35 MFN RATE / TAUX DE TPS	36 VALUE FOR CURRENCY CONVERSION / VALEUR POUR CONVERSION DE DEVISES

37 VALUE FOR DUTY / VALEUR EN DOUANE	38 CUSTOMS DUTIES / DROITS DE DOUANE	39 SIMA ASSESSMENT / COTISATION DE LMSI	40 EXCISE TAX / TAXE D'ACCISE	41 VALUE FOR TAX / VALEUR POUR TAXE	42 TPS

21 LINE / LIGNE	22 DESCRIPTION / DÉSIGNATION	23 WEIGHT / POIDS (KG)	24 PREVIOUS TRANSACTION / TRANSACTION ANTÉRIEURE (NUMBER - NUMÉRO)	25 LINE / LIGNE	26 SPECIAL AUTHORITY / AUTORISATION SPÉCIALE

27 CLASSIFICATION NO. / N° DE CLASSEMENT	28 TARIFF CODE / TARIFAIRE	29 QUANTITY / QUANTITÉ	30 U/M	31 VFD CODE / CODE VD	32 SIMA CODE / CODE LMSI	33 PREF. CODE / CODE DE TAUX DE LA PRÉF.	34 MFN RATE / TAUX TA	35 MFN RATE / TAUX DE TPS	36 VALUE FOR CURRENCY CONVERSION / VALEUR POUR CONVERSION DE DEVISES

37 VALUE FOR DUTY / VALEUR EN DOUANE	38 CUSTOMS DUTIES / DROITS DE DOUANE	39 SIMA ASSESSMENT / COTISATION DE LMSI	40 EXCISE TAX / TAXE D'ACCISE	41 VALUE FOR TAX / VALEUR POUR TAXE	42 TPS

47 DECLARATION OF / DÉCLARATION DE: J. Smith
PLEASE PRINT NAME / LETTRES MOULÉES SVP
OF / DE: ABC Company
I DECLARE THAT PARTICULARS OF THIS DOCUMENT ARE TRUE, ACCURATE AND COMPLETE / JE DÉCLARE QUE LES RENSEIGNEMENTS FIGURANT DANS LE PRÉSENT DOCUMENT SONT VRAIS, EXACTS ET COMPLETS
2011/01/01

48 DEPOSIT / DÉPÔT

49 WAREHOUSE NO. / N° D'ENTREPÔT

45 APPROVAL CONTROL NO. / N° DE CONTRÔLE D'APPROBATION: xxxx456789

46 IMPORTER CODE / CODE D'IMPORTATEUR
CODE DE TRANSPORTEUR À L'IMPORTATION: xxxx

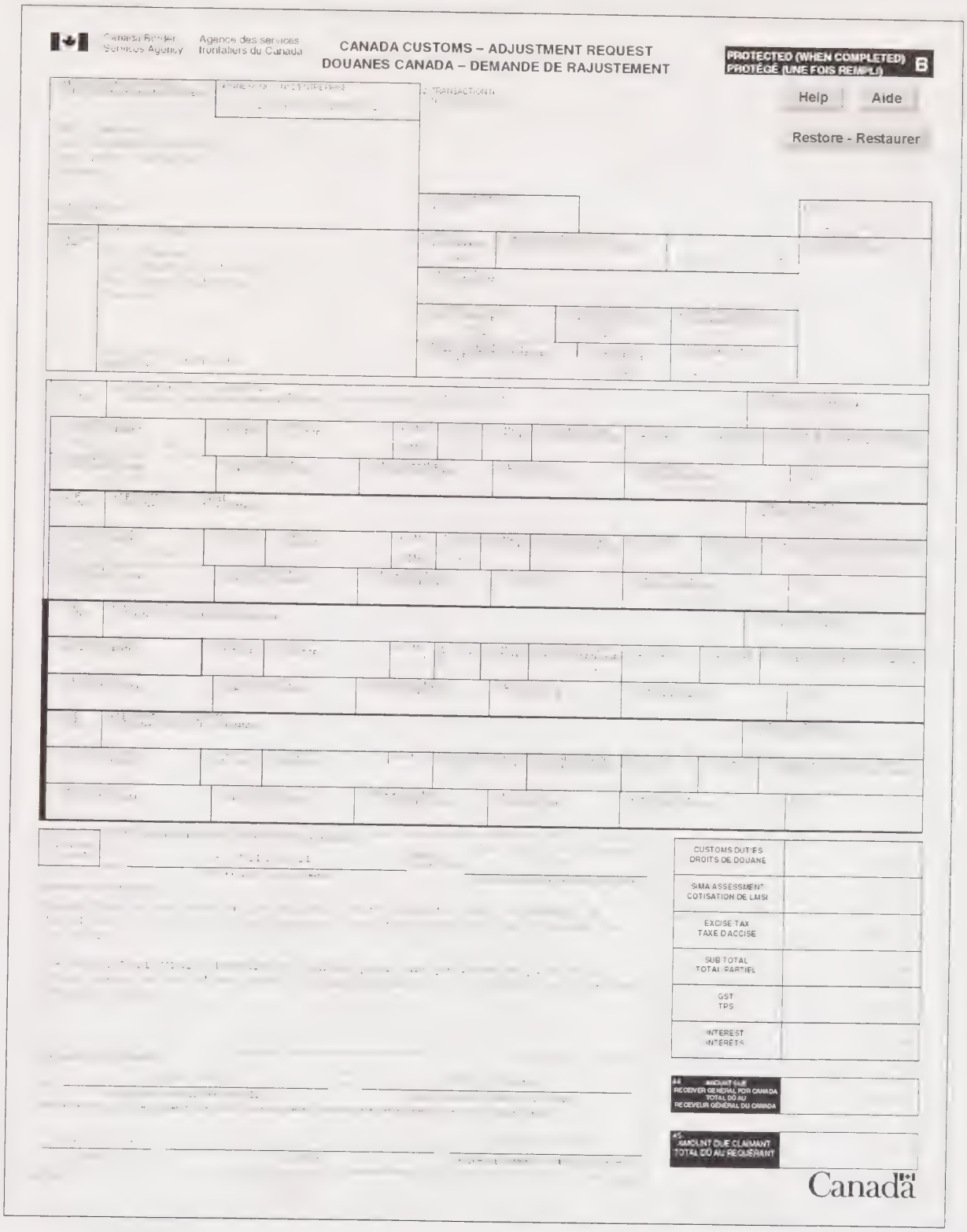
50	
TOTAL DUTIES / DROITS TOTAUX	0.00
TOTAL SIMA ASSESSMENT / COTISATION TOTALE DE LMSI	0.00
TOTAL EXCISE TAX / TAXE D'ACCISE TOTALE	0.00
TOTAL VALUE FOR TAX / VALEUR TOTALE POUR TAXE	150.00
51 TOTAL TPS	150.00

B3-3 (04)

Canada

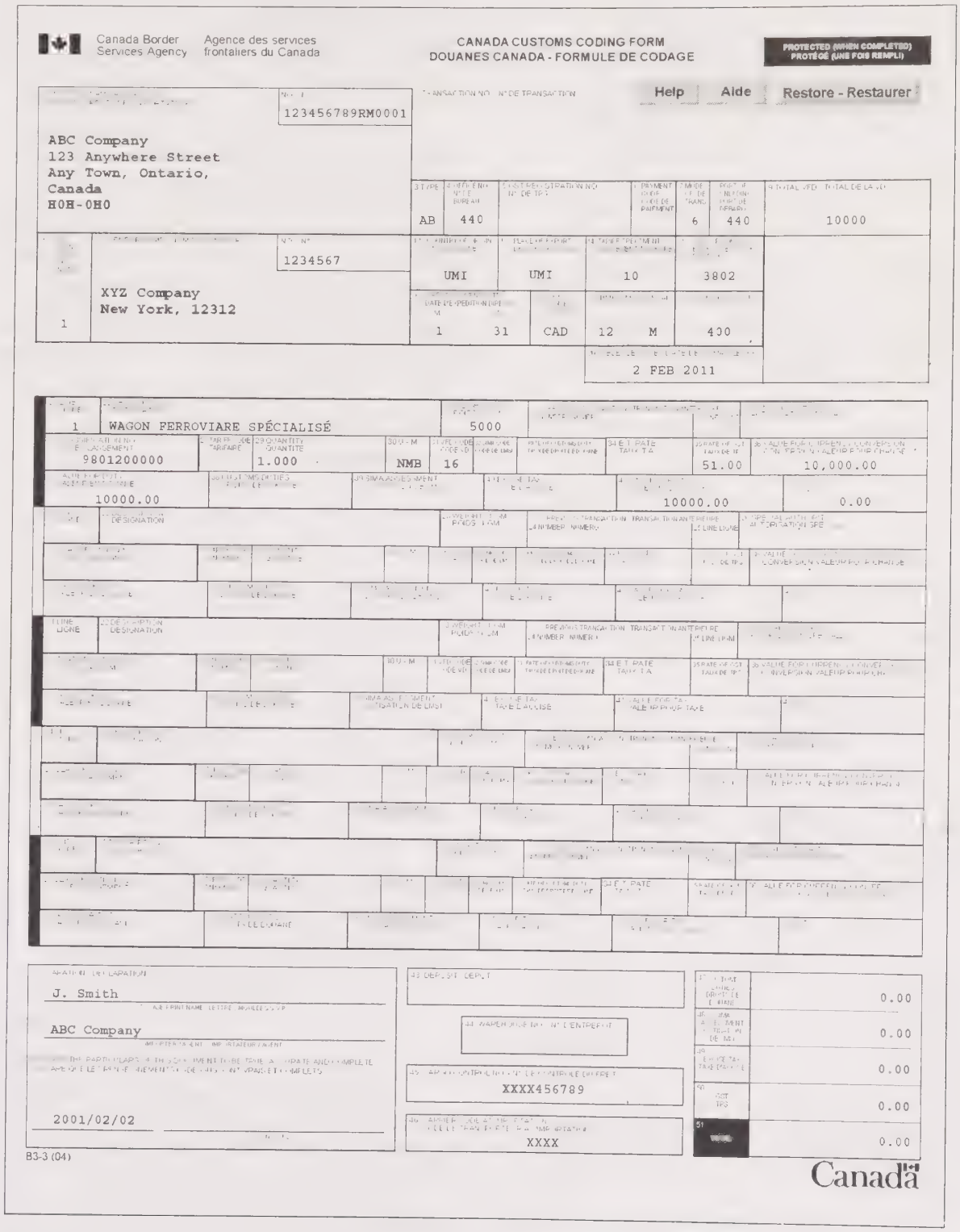
ANNEXE B

ÉCHANTILLON DE FORMULAIRE B2 – EXEMPLE POUR MATÉRIEL FERROVIAIRE ROULANT ÉTRANGER IMPORTÉ TEMPORAIREMENT AFIN D'ASSURER UN SERVICE INTÉRIEUR



ANNEXE A

ÉCHANTILLON DE FORMULAIRE B3-3 – EXEMPLE POUR MATÉRIEL FERROVIAIRE ROULANT ÉTRANGER IMPORTÉ TEMPORAIREMENT AFIN D'ASSURER UN SERVICE INTÉRIEUR



Canada Border Services Agency / Agence des services frontaliers du Canada

CANADA CUSTOMS CODING FORM
DOUANES CANADA - FORMULE DE CODAGE

PROTECTED (WHEN COMPLETED) / PROTÉGÉ (UNE FOIS REMPLI)

Help / Aide / Restore - Restaurer

123456789RM0001

ABC Company
123 Anywhere Street
Any Town, Ontario,
Canada
H0H-0H0

AB | 440 | 6 | 440 | 10000

1234567

XYZ Company
New York, 12312

UMI | UMI | 10 | 3802

1 | 31 | CAD | 12 M | 400

2 FEB 2011

1 | WAGON FERROVIAIRE SPÉCIALISÉ | 5000

9801200000 | 1.000 | NMB | 16 | 51.00 | 10,000.00

10000.00 | 10000.00 | 0.00

J. Smith

ABC Company

2001/02/02

XXXX456789

XXXX

	0.00
	0.00
	0.00
	0.00
	0.00

B3-3 (04)

Canada

PASSATION DE COMMANDE – PUBLICATIONS ET FORMULAIRES

79. Vous pouvez commander les publications et formulaires de l'ASFC de différentes façons :

En ligne

Un bon de commande en ligne vous permettra de choisir les formulaires et publications que vous souhaitez faire livrer à votre adresse. Vous pouvez passer votre commande en ligne dans le site Web de l'ASFC sous « Publications et formulaires ».

Par téléphone

Pour passer votre commande par téléphone à partir du Canada et des États-Unis, composez le **1-800-959-3376**. Si vous téléphonez de l'extérieur du Canada et des États-Unis, composez le 204-983-3700 ou le 506 636 5067 (des frais d'interurbain seront facturés). Pour le service TTY (téléscripteur), composez le **1-800-665-0354** (Canada seulement).

RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES

80. Pour toute question concernant le traitement au titre de la TPS/TVH, veuillez communiquer avec le :

Gestionnaire
Unité des enjeux frontaliers
Division des opérations générales et des enjeux frontaliers
Direction de l'accise et des décisions de la TPS/TVH
Direction générale des politiques législatives et des affaires réglementaires
Agence du revenu du Canada
Place de Ville, Tour « A », 15e étage
320, rue Queen
Ottawa ON K1A 0L5

Téléphone : 613-952-8810
Télécopieur : 613-992-1233

81. Toute autre question concernant le présent mémorandum doit être adressée au :

Gestionnaire
Programmes des importations
Division des programmes frontaliers du secteur commercial
Direction des programmes
Agence des services frontaliers du Canada
150, rue Isabella, 4e étage
Ottawa ON K1A 0L8

Télécopieur : 613-946-1520

82. Le Service d'information sur la frontière (SIF) de l'ASFC répond aux demandes du public relativement aux exigences en matière d'importation des autres ministères, y compris Industrie Canada. Il est possible d'avoir accès au SIF gratuitement dans tout le Canada en composant le **1-800-959-2036** ou de l'extérieur du Canada en composant le 204-983-3700 ou le 506-636-5067 (des frais d'interurbain seront facturés). Pour parler directement à un agent, il faut appeler durant les heures normales d'ouverture (de 8 h à 16 h, heure locale, du lundi au vendredi, sauf les jours fériés). Il est aussi possible de consulter le site Web de l'ASFC.

70. Par exemple, si le matériel ferroviaire roulant fabriqué au Canada est réaffecté pour assurer un service intérieur du 1er avril au 29 juin (90 jours) et qu'il appartient à une compagnie de chemins de fer étrangère autre qu'une compagnie des États-Unis, ou est sous son contrôle, il est classé sous le Chapitre 86. Des droits de douane s'appliquent. Si le matériel ferroviaire roulant est classé sous le 8603.90.00.00, le taux de droit selon le traitement tarifaire de la nation la plus favorisée (NPF) est de 8 %.

La valeur de la voiture ou du wagon est évaluée à 35 000 $CAN. Le matériel a été retiré temporairement du service international et affecté au service intérieur canadien pendant 90 jours ou moins.

La TPS ne s'applique pas.

35 000 $ x 8 % = 2 800 $

Cet exemple ferait l'objet d'une déclaration en détail le 1er juillet pour le trimestre précédent.

Exemples de réaffectations de plus de 90 jours

71. Selon le même exemple ci-dessus,

a) la valeur de la voiture ou du wagon au moment de l'importation est de 35 000 $CAN. La TPS s'applique sur toute la valeur.

35 000 $ x 5 % = 1 750 $. Il s'agit de la TPS payable, lorsque les droits de douane ne s'appliquent pas..

b) la valeur de la voiture ou du wagon au moment de l'importation est de 35 000 $CAN. Des droits de douane s'appliquent, car les marchandises fabriquées au Canada ne sont pas admissibles aux avantages du traitement tarifaire 10. Si le matériel ferroviaire roulant est classé sous le 8603.90.00.00, le taux de droit selon le traitement tarifaire de la nation la plus favorisée est de 8 %.

35 000 $ x 8 % = 2 800 $

La TPS s'applique sur toute la valeur de la voiture ou du wagon, ainsi que les droits de douane. 35 000 $ + 2 800 $ = 37 800 $ x 5 % = 1 890 $. Il s'agit de la TPS payable. Si les droits de douane ont déjà été payés sur cette voiture ou ce wagon, ils ne doivent pas être payés à nouveau.

PROCESSUS D'EXPORTATION

72. Il incombe à l'importateur d'informer le bureau régional de la Division de l'observation des programmes commerciaux de l'ASFC (où les marchandises ont été déclarées en détail) que le matériel ferroviaire roulant a été exporté. Il faut fournir la preuve d'exportation dans les 30 jours suivant l'exportation de la dernière voiture ou du dernier wagon, ou à l'expiration du loyer ou du contrat, en prenant la date la plus proche.

73. La preuve d'exportation peut être fournie d'une des façons suivantes, à condition qu'il soit clairement démontré que la voiture ou le wagon réaffecté a quitté le Canada, et que la date de départ soit évidente :

a) une déclaration validée de sortie de train A5

b) un E15 certifié (Certificat de destruction/exportation)

c) une déclaration douanière des États-Unis

d) une déclaration hors ligne interne

e) une déclaration intercompagnies avec une compagnie de chemins de fer des États-Unis

DIVULGATION VOLONTAIRE

74. Lorsqu'un importateur décide de ne pas exporter le matériel ferroviaire roulant, les locomotives et le matériel ferroviaire divers qui ont été importés temporairement pour assurer un service international et/ou qui ont été réaffectés au service intérieur, il doit présenter un formulaire B2 pour modifier la déclaration et détailler les droits et taxes dus. Sinon, une sanction administrative pécuniaire (SAP) pourra être imposée.

TENUE DE DOSSIERS

75. L'importateur doit conserver au dossier à des fins de vérification de l'observation une copie de tous les documents de déclaration en détail (formulaires B3-3 et B2), la lettre d'autorisation de l'ASFC (le cas échéant) et la preuve d'exportation de toutes les marchandises. Ces dossiers doivent être conservés durant une période de six ans tel qu'il est énoncé dans le Mémorandum D17-1-21, *Conservation des documents au Canada par les importateurs*.

SANCTIONS ADMINISTRATIVES PÉCUNIAIRES

76. Pour de plus amples renseignements concernant les sanctions administratives pécuniaires, veuillez vous reporter au D22-1-1. Des renseignements sur les sanctions du RSAP sont aussi disponibles dans le site Web de l'ASFC.

77. D'autres sanctions administratives, telles que la révocation des privilèges du programme, ainsi que des sanctions d'autres ministères, peuvent s'appliquer.

78. Dans certaines situations, le défaut de respecter les exigences de l'ASFC prévues par la *Loi sur les douanes* pourra entraîner la saisie et la confiscation des marchandises et/ou du moyen de transport; de plus, dans les cas graves, des accusations criminelles pourront s'appliquer.

61. Une demande de prolongation de la période d'importation doit être soumise par écrit au bureau régional de la Division de l'observation des programmes commerciaux dans un délai de sept jours avant l'expiration de l'autorisation originale. Aucune prolongation ne sera accordée afin que le matériel demeure au Canada pendant plus de 12 mois. Par exemple, si l'autorisation originale visait une période de six mois, le demandeur peut demander une période additionnelle de trois mois. Par contre, si l'autorisation initiale visait une période de 12 mois, aucune autre demande de prolongation ne sera étudiée.

Défaut de respecter les conditions

62. Si les locomotives et/ou le matériel ferroviaire divers ne respectent pas les conditions d'importation, tous les droits et taxes, y compris la TPS, doivent être payés. Il faut déterminer la valeur en douane conformément aux dispositions relatives à l'établissement de la valeur des articles 44 à 55 de la *Loi sur les douanes*, et selon la valeur en douane à la date d'importation initiale. À tous égards, les voitures et wagons doivent faire l'objet d'une déclaration en détail à titre d'importation permanente.

Matériel ferroviaire roulant canadien importé pour assurer un service commercial international, lequel est temporairement réaffecté au service intérieur canadien

63. Les importateurs de matériel ferroviaire roulant fabriqué au Canada qui est retiré temporairement du service international et affecté au service intérieur canadien doivent en signaler la réaffectation. Dans ce cas, le matériel ferroviaire roulant canadien a été fabriqué au Canada pour exportation et n'a jamais servi à assurer un service intérieur. Si le matériel ferroviaire roulant appartient à une compagnie de chemins de fer des États-Unis, ou est sous son contrôle, il est réaffecté de la fin prévue au numéro tarifaire 9801.10.10 à celle prévue au numéro tarifaire 9801.20.00. Les voitures et wagons sont réaffectés sous le Chapitre 86, s'ils appartiennent à une compagnie de chemins de fer étrangère autre qu'une compagnie des États-Unis, ou sont sous son contrôle. La période de réaffectation ne peut pas dépasser 90 jours au cours d'une année civile. Il n'est pas nécessaire que les 90 jours soient consécutifs.

64. Le matériel ferroviaire roulant est non taxable pour les besoins de la TPS en vertu de l'alinéa 3*h)* du *Règlement sur les produits importés non taxables (TPS/TVH)*, qui renvoie à l'ancien Décret de remise no 3 visant le matériel roulant de chemin de fer (service international) (annexe O).

Réaffectation temporaire de 90 jours ou moins

65. Si le matériel ferroviaire roulant fabriqué au Canada est réaffecté pour assurer un service intérieur pendant moins de 90 jours au cours d'une année civile, il est exonéré de la taxe sur les produits et services (TPS).

Nota : Il faut mentionner le Décret 98-22-222 dans la zone 26 du B3-3.

Réaffectation de plus de 90 jours

66. Si le matériel ferroviaire roulant fabriqué au Canada est réaffecté pour assurer un service intérieur pendant plus de 90 jours au cours d'une année civile, la taxe sur les produits et services (TPS) s'applique sur la pleine valeur à l'acquitté du matériel ferroviaire roulant au moment de l'importation. Il doit s'agir de la valeur en douane déterminée conformément aux dispositions relatives à l'établissement de la valeur des articles 44 à 55 de la *Loi sur les douanes*.

Documents

67. Étant donné que le matériel ferroviaire roulant fabriqué au Canada a initialement été importé sous le numéro tarifaire 9801.10.10 et qu'il n'a pas été documenté sur un formulaire B3-3, lorsqu'il est réaffecté temporairement pour assurer un service intérieur sous le numéro tarifaire 9801.20.00 ou un numéro tarifaire du Chapitre 86, il doit être déclaré en détail sur un formulaire B3-3. Le code d'autorisation spécial 98-22-222 doit apparaître dans la zone 26.

Nota : Il faut remplir le formulaire B3-3 en suivant l'exemple à l'annexe H.

68. Les importateurs doivent soumettre des déclarations trimestrielles le 1er janvier, le 1er avril, le 1er juillet et le 1er octobre afin de fournir des précisions concernant le matériel ferroviaire roulant fabriqué au Canada pour exportation qui a été utilisé afin d'assurer un service intérieur au cours du trimestre précédent.

Nota : Il faut remplir le formulaire B2 en suivant l'exemple à l'annexe I.

Exemples de réaffectations temporaires de 90 jours ou moins

69. Par exemple, si le matériel ferroviaire roulant fabriqué au Canada est réaffecté pour assurer un service intérieur du 1er avril au 29 juin (90 jours) et qu'il appartient à une compagnie de chemins de fer des États-Unis, ou est sous son contrôle, il est classé sous le numéro tarifaire 9801.20.00. Aucun droit de douane ne s'applique.

> La valeur de la voiture ou du wagon est évaluée à 35 000 $CAN. Le matériel a été retiré temporairement du service international et affecté au service intérieur canadien pendant 90 jours ou moins.
>
> Des droits de douane, ainsi que la TPS, ne s'appliquent pas.
>
> Cet exemple ferait l'objet d'une déclaration en détail le 1er juillet pour le trimestre précédent.

A représente la valeur en douane de la locomotive ou du matériel;

B le nombre de mois où la locomotive ou le matériel se trouvent au Canada;

C les droits à payer relativement à la locomotive ou au matériel.

Documents

54. La locomotive ou le matériel ferroviaire divers doit être documenté sur un formulaire B3-3. Le formulaire doit être soumis au bureau de l'ASFC indiqué sur la demande de l'importateur dans les 30 jours suivant la date d'importation de la dernière locomotive et/ou pièce de matériel autorisée. Une copie de la lettre d'autorisation doit accompagner le formulaire B3-3. Le code d'autorisation spécial 98-00-000 apparaît dans la zone 26.

Nota : Il faut remplir le formulaire B3-3 en suivant l'exemple à l'annexe G.

Exemples

a) Par exemple, la valeur de la locomotive est évaluée à 9 000 $CAN au moment de l'importation. L'autorisation est accordée pour son utilisation temporaire au Canada pendant six mois. Aucun autre droit ne s'applique.

9 000 $ x 1/120 x 6 = 450 $

La TPS s'applique sur la somme de 450 $. Donc, comme le taux actuel de la TPS est de 5 %, la TPS payable est de 22,50 $. Étant donné que le montant minimum de droits et taxes payables selon le décret de remise est de 25 $, l'importateur est tenu de payer 25 $ relativement à l'importation temporaire.

b) La valeur de la locomotive est évaluée à 9 000 $CAN au moment de l'importation. L'autorisation est accordée pour son utilisation temporaire au Canada pendant six mois. Des droits de douane s'appliquent. Si la locomotive est classée sous le 8602.90.00.00, le taux de droit selon le traitement tarifaire de la nation la plus favorisée (NPF) est de 9,5 %.

9 000 $ x 1/120 x 6 = 450 $

La TPS s'applique sur la somme de 450 $. Donc, comme le taux actuel de la TPS est de 5 %, la TPS payable est de 22,50 $. Étant donné que le montant minimum de droits et taxes payables selon le décret de remise est de 25 $, l'importateur est tenu de payer 25 $ relativement à l'importation temporaire.

9 000 $ x 9,5 % = 855 $

Le total dû est de 25 $ (TPS) + 855 $ (droits de douane) = 880 $.

c) Par exemple, la valeur du matériel d'essai est évaluée à 108 000 $CAN. Une autorisation est accordée pour un mois. Aucun autre droit ne s'applique.

108 000 $ x 1/120 x 1 = 900 $

La TPS s'applique sur la somme de 900 $. Donc, comme le taux actuel de la TPS est de 5 %, la TPS payable est de 45 $.

55. Une compagnie de chemins de fer qui souhaite importer des locomotives ou du matériel ferroviaire divers à titre temporaire pour assurer un service intérieur sous le numéro tarifaire 9801.20.00.00, ou classés sous le Chapitre 86 et partiellement exonérés de la TPS, doit soumettre une demande par écrit sept jours civils avant la date prévue d'importation à la Division de l'observation des programmes commerciaux, Section du service à la clientèle, ASFC, dans la région où l'importation aura lieu.

56. La demande doit contenir les renseignements suivants :

a) une description détaillée des locomotives ou du matériel ferroviaire divers, notamment la quantité, le propriétaire, le type, le numéro d'identification, le modèle, l'âge, la valeur;

b) les dates auxquelles le matériel est requis au Canada;

c) le bureau de l'ASFC où les documents de déclaration en détail seront présentés, et qui correspond au lieu d'importation.

57. Le bureau régional de la Division de l'observation des programmes commerciaux, Section du service à la clientèle, examinera la demande et émettra une lettre d'autorisation à l'intention du client. Une liste des bureaux régionaux se trouve à l'annexe J.

58. Les locomotives ou le matériel ferroviaire divers doivent être importés dans les 90 jours suivant la date indiquée sur la lettre d'autorisation de l'ASFC.

59. Les locomotives ou le matériel ferroviaire divers étranger autorisé peuvent demeurer au Canada durant une période de 12 mois à compter de la date de l'autorisation du bureau régional de la Division de l'observation des programmes commerciaux, Section du service à la clientèle. Par exemple, si la date d'importation indiquée sur la lettre d'autorisation est le 1er juin 2007, la période d'un an prendra fin le 31 mai 2008.

60. L'importateur doit en informer par écrit le bureau régional de la Division de l'observation des programmes commerciaux si la totalité ou une partie des locomotives ou du matériel ferroviaire divers faisant partie de la demande n'est pas importée.

tarifaire de la nation la plus favorisée (NPF) est de 8 %.

35 000 $ x 8 % = 2 800 $

1 000 $ x 1 = 1 000 $

La TPS s'applique sur la somme de 1 000 $. Donc, comme le taux actuel de la TPS est de 5 %, la TPS payable est de 50 $. Le montant total dû est de 2 800 $ pour les droits de douane plus 50 $ pour la TPS.

Cet exemple ferait l'objet d'une déclaration en détail le 1er avril pour le trimestre précédent. Étant donné que les droits de douane ont été payés sur cette voiture ou ce wagon, si cette voiture ou ce wagon est réaffecté pendant plus de 90 jours, les droits de douane ne devront pas être payés à nouveau.

Le matériel ferroviaire roulant peut être réaffecté au service intérieur au Canada pendant 90 jours ou moins au cours d'une année civile. Par exemple, l'importateur peut réaffecter les voitures et wagons pendant quelques jours au cours de chaque mois et les utiliser pour assurer un service international pendant le reste du mois. Dans ces situations, la TPS s'applique sur chaque mois ou partie de mois durant lequel le matériel ferroviaire roulant est utilisé temporairement au Canada. Exemple :

d) La valeur de la voiture ou du wagon est évaluée à 35 000 $CAN (cette valeur apparaît dans la zone 37 du B3-3). Son loyer est de 1 000 $ par mois, et le matériel a été réaffecté temporairement au service intérieur comme il suit :

Du 1er au 5 janvier (5 jours)
Du 3 au 10 février (8 jours)
Du 20 au 23 février (4 jours)
Du 2 au 4 avril (3 jours)
Du 9 au 12 mai (4 jours)
Du 7 au 9 juillet (3 jours)
Du 1er au 10 août (10 jours)
Du 22 au 30 septembre (9 jours)
Du 12 au 15 octobre (4 jours)
Du 23 au 25 novembre (3 jours) et
Du 1er au 5 décembre (5 jours)

Cet exemple ferait l'objet d'une déclaration en détail au moyen de quatre B3-3 distincts. La période de janvier à mars ferait l'objet d'une déclaration en détail le 1er avril pour le trimestre précédent, celle d'avril à juin ferait l'objet d'une déclaration en détail le 1er juillet pour le trimestre précédent, celle de juillet à août ferait l'objet d'une déclaration en détail le 1er septembre pour le trimestre précédent et, enfin, celle de septembre à décembre ferait l'objet d'une déclaration en détail le 1er janvier pour le trimestre précédent.

Exemples de réaffectations de plus de 90 jours

48. Selon le même exemple ci-dessus, la valeur en douane de la voiture ou du wagon établie conformément aux dispositions relatives à l'établissement de la valeur de la *Loi sur les douanes* au moment de l'importation est de 35 000 $CAN. La TPS s'applique sur toute la valeur en douane.

35 000 $ x 5 % = 1 750 $. Il s'agit de la TPS payable. Des droits de douane ont été payés au moment de la première réaffectation; par conséquent, l'importateur n'est pas tenu de payer les droits de douane à nouveau.

Locomotives étrangères et matériel ferroviaire divers

49. Les importateurs de locomotives et de matériel ferroviaire divers doivent en déclarer l'importation temporaire.

50. Les locomotives et le matériel ferroviaire divers qui sont importés temporairement au Canada sous le numéro tarifaire 9801.20.00 ou qui sont classés sous le Chapitre 86 ne sont qu'en partie taxables pour les besoins de la TPS.

51. Voici quelques exemples de matériel ferroviaire :

a) matériel de chemin de fer;

b) matériel de réparation;

c) matériel d'essai;

d) matériel d'entretien;

e) matériel divers servant à l'entretien des emprises du chemin de fer.

52. Les locomotives et le matériel ferroviaire divers sont assujettis à la TPS sur la base de 1/120 de leur valeur en douane pour chaque mois qu'ils demeurent au Canada. Étant donné que le montant minimum de droits et taxes payables selon le décret de remise est de 25 $, l'importateur est tenu de payer 25 $ relativement à l'importation temporaire. L'article 9 du *Règlement sur la valeur des importations (TPS/TVH)* s'applique. Cet article renvoie à l'ancien décret C.P. 1953-18/894 du 9 juin 1953 (voir l'annexe N).

53. L'article pertinent du *Règlement sur la valeur des importations (TPS/TVH)*, l'article 9, se lit comme il suit :

9. Pour l'application du paragraphe 215(2) de la Loi, la valeur d'une locomotive ou du matériel de chemin de fer importés dans des circonstances où les droits de douane sont partiellement remis en conformité avec le décret C.P. 1953-18/894 est déterminée selon la formule suivante :

$$(1/120 \times A \times B) + C$$

où :

fonde sur le montant payé pour le loyer ou le contrat de location, tel qu'il est illustré dans les exemples ci-dessous, la valeur en douane de la voiture ou du wagon doit être établie et déclarée conformément aux articles 44 à 55 de la *Loi sur les douanes* au moment de l'importation. Si la durée de la réaffectation des voitures et wagons dépasse les 90 jours prévus, la cotisation de la TPS sera établie en fonction de la pleine valeur en douane qui a été déterminée et déclarée au moment de l'importation.

40. L'importateur doit contrôler la période durant laquelle le matériel ferroviaire roulant est réaffecté au service intérieur canadien.

41. L'article pertinent du *Règlement sur la valeur des importations (TPS/TVH)*, l'article 10, se lit comme il suit :

> 10. Pour l'application du paragraphe 215(2) de la Loi, la valeur du matériel roulant de chemin de fer importé pour servir à l'exploitation d'un service international dans des circonstances visées par le Décret de remise n° 4 visant le matériel roulant de chemin de fer (service international) et dans lesquelles le matériel est affecté temporairement à une autre fin, au sens de ce décret, est déterminée selon la formule suivante :
>
> A + B
>
> où :
>
> A représente la valeur du loyer mensuel du matériel;
>
> B les droits à payer relativement au matériel.

Réaffectation de plus de 90 jours

42. Si le matériel ferroviaire roulant est réaffecté au service intérieur pendant plus de 90 jours au cours d'une année civile, tous les droits et taxes, y compris la TPS, sur les voitures et wagons sont payables. La valeur en douane serait la valeur en douane à la date d'importation initiale qui a été déterminée conformément aux dispositions relatives à l'établissement de la valeur des articles 44 à 55 de la *Loi sur les douanes*. À tous égards, les voitures et wagons doivent faire l'objet d'une déclaration en détail à titre d'importation permanente.

Documents

43. Étant donné que le matériel ferroviaire roulant a initialement été importé sous le numéro tarifaire 9801.10.10 et qu'il n'a pas été documenté sur un formulaire B3-3, lorsqu'il est temporairement réaffecté au service intérieur, il doit être déclaré en détail sur un formulaire B3-3 sous le Chapitre 86.

Nota : Il faut remplir le formulaire B3-3 en suivant l'exemple à l'annexe E.

44. Le code d'autorisation spécial 98-11-111 doit apparaître dans la zone 26 en vue de la comptabilisation de la TPS en fonction de la valeur du loyer mensuel.

45. Les importateurs doivent soumettre des déclarations trimestrielles le 1er janvier, le 1er avril, le 1er juillet et le 1er octobre afin de fournir des précisions concernant le matériel ferroviaire roulant étranger qui a été utilisé pour assurer un service intérieur au cours du trimestre précédent.

46. Si le matériel ferroviaire roulant est réaffecté pendant plus de 90 jours, il devra être déclaré en détail sur un formulaire B2, *Douanes Canada - Demande de rajustement*.

Nota : Il faut remplir le formulaire B2 en suivant l'exemple à l'annexe F.

Exemples de réaffectations temporaires de 90 jours ou moins

47. Par exemple, si le matériel ferroviaire roulant est réaffecté au service intérieur du 25 janvier au 20 février, la réaffectation est calculée sur un mois. Si la réaffectation a lieu du 25 janvier au 28 février, une déclaration sur deux mois est requise. Selon l'origine des voitures et wagons, des droits de douane pourraient s'appliquer.

a) La valeur de la voiture ou du wagon est évaluée à 35 000 $CAN (cette valeur apparaît dans la zone 37 du B3-3). Son loyer est de 1 000 $ par mois, et le matériel a été réaffecté au service intérieur canadien pendant un mois. Aucun autre droit de douane ne s'applique.

1 000 $ x 1 = 1 000 $

La TPS s'applique sur la somme de 1 000 $. Donc, comme le taux actuel de la TPS est de 5 %, la TPS payable est de 50 $.

Cet exemple ferait l'objet d'une déclaration en détail le 1er avril pour le trimestre précédent.

b) La valeur de la voiture ou du wagon est évaluée à 35 000 $CAN (cette valeur apparaît dans la zone 37 du B3-3). Son loyer est de 1 000 $ par mois, et le matériel a été réaffecté au service intérieur canadien pendant 90 jours consécutifs (du 1er janvier au 31 mars). Aucun autre droit de douane ne s'applique.

1 000 $ x 3 = 3 000 $

La TPS s'applique sur la somme de 3 000 $. Donc, comme le taux actuel de la TPS est de 5 %, la TPS payable est de 150 $.

Cet exemple ferait l'objet d'une déclaration en détail le 1er avril pour le trimestre précédent.

c) La valeur de la voiture ou du wagon est évaluée à 35 000 $CAN (cette valeur apparaît dans la zone 37 du B3-3). Son loyer est de 1 000 $ par mois, et le matériel a été réaffecté au service intérieur pendant un mois. Lorsque les droits de douane s'appliquent, les droits de douane se fondent sur la valeur de la voiture ou du wagon et non sur la valeur du loyer. Si le matériel ferroviaire roulant est classé sous le 8603.90.00.00, le taux de droit selon le traitement

1 000 $ x 3 = 3 000 $

La TPS s'applique sur la somme de 3 000 $. Donc, comme le taux actuel de la TPS est de 5 %, la TPS payable est de 150 $.

Cet exemple ferait l'objet d'une déclaration en détail le 1er avril pour le trimestre précédent.

34. Le matériel ferroviaire roulant peut être réaffecté au service intérieur au Canada pendant 90 jours ou moins sur une période de 12 mois. Par exemple, l'importateur peut réaffecter les voitures et wagons pendant quelques jours au cours de chaque mois et les utiliser pour assurer un service international pendant le reste du mois. Dans ces situations, la TPS s'applique sur chaque mois ou partie de mois durant lequel le matériel ferroviaire roulant est utilisé temporairement au Canada. Exemple :

La valeur de la voiture ou du wagon est évaluée à 35 000 $CAN (cette valeur apparaît dans la zone 37 du B3-3). Son loyer est de 1 000 $ par mois, et le matériel a été réaffecté temporairement au service intérieur comme il suit :

Du 1er au 5 janvier (5 jours)
Du 3 au 10 février (8 jours)
Du 20 au 23 février (4 jours)
Du 2 au 4 avril (3 jours)
Du 9 au 12 mai (4 jours)
Du 7 au 9 juillet (3 jours)
Du 1er au 10 août (10 jours)
Du 22 au 30 septembre (9 jours)
Du 12 au 15 octobre (4 jours)
Du 23 au 25 novembre (3 jours) et
Du 1er au 5 décembre (5 jours)

Cet exemple ferait l'objet d'une déclaration en détail au moyen de quatre B3-3 distincts. La période de janvier à mars ferait l'objet d'une déclaration en détail le 1er avril pour le trimestre précédent, celle d'avril à juin ferait l'objet d'une déclaration en détail le 1er juillet pour le trimestre précédent, celle de juillet à août ferait l'objet d'une déclaration en détail le 1er septembre pour le trimestre précédent et, enfin, celle de septembre à décembre ferait l'objet d'une déclaration en détail le 1er janvier pour le trimestre précédent.

Exemples de réaffectations de plus de 90 jours

35. Selon le même exemple ci-dessus, la valeur en douane établie de la voiture ou du wagon conformément aux dispositions relatives à l'établissement de la valeur de la Loi sur les douanes au moment de l'importation est de 35 000 $CAN. La TPS s'applique sur toute la valeur en douane.

35 000 $ x 5 % = 1 750 $. Il s'agit de la TPS payable lorsque les droits de douane ne s'appliquent pas.

36. Selon le même exemple ci-dessus, la valeur en douane établie de la voiture ou du wagon conformément aux dispositions relatives à l'établissement de la valeur de la *Loi sur les douanes* au moment de l'importation est de 35 000 $CAN, lorsque les droits de douane s'appliquent. Si le matériel ferroviaire roulant est classé sous le 8603.90.00.00, le taux de droit selon le traitement tarifaire de la nation la plus favorisée (NPF) est de 8 %.

35 000 $ x 8 % = 2 800 $. La TPS s'applique sur toute la valeur taxable (valeur en douane plus droits de douane). 35 000 $ (valeur en douane) + 2 800 $ (droits) = 37 800 $ (valeur taxable) x 5 % = 1 890 $. Il s'agit de la TPS payable.

Matériel ferroviaire roulant étranger n'appartenant pas à des compagnies de chemins de fer des États-Unis, ou n'étant pas sous leur contrôle, et entrant au Canada pour assurer un service international, lequel est temporairement réaffecté au service intérieur canadien

37. Les importateurs de matériel ferroviaire roulant étranger n'appartenant pas à des compagnies de chemins de fer des États-Unis, ou n'étant pas sous leur contrôle, doivent signaler la réaffectation de tout matériel ferroviaire roulant qui est retiré du service international et temporairement affecté au service intérieur canadien. Le matériel ferroviaire roulant qui a été réaffecté par rapport à la fin prévue au numéro tarifaire 9801.10.10 doit être classé sous le Chapitre 86. **Nota** : Les marchandises du numéro tarifaire 9801.20.00 doivent appartenir à des compagnies de chemins de fer des États-Unis, ou être sous leur contrôle. La période de réaffectation ne peut pas dépasser 90 jours au cours d'une année civile. Il n'est pas nécessaire que les 90 jours soient consécutifs. L'origine pourra entraîner des droits de douane qui seraient payés la première fois seulement.

Réaffectation temporaire de 90 jours ou moins

38. Le matériel ferroviaire roulant réaffecté dans ces circonstances est assujetti à des droits de douane à moins qu'il ait été fabriqué aux États-Unis. Dans ce cas, la TPS sur la valeur du loyer mensuel du matériel est payable. L'alinéa 3*h)* du *Règlement sur les produits non taxables (TPS/TVH)* et l'article 10 du *Règlement sur la valeur des importations (TPS/TVH)* s'appliquent. Ces deux règlements renvoient à l'ancien Décret de remise n° 4 visant le matériel roulant de chemin de fer (service international) (annexe M). La TPS est payable sur la valeur du loyer mensuel du matériel roulant, ainsi que sur tout droit de douane payable relativement à ce matériel.

39. Dans le cas des réaffectations de moins de 90 jours, il faut distinguer entre la valeur en douane et le montant sur lequel s'est fondée la cotisation de la TPS. Alors que la cotisation de la TPS visant les voitures et wagons réaffectés durant une période de moins de 90 jours se

(annexe L). La TPS est payable sur la valeur du loyer mensuel du matériel roulant, ainsi que sur tout droit de douane payable relativement au matériel roulant. Même si le matériel ferroviaire roulant devient assujetti à des droits de douane, la franchise de droits est prévue au numéro tarifaire 9801.20.00; la TPS ne s'applique donc qu'à la valeur du loyer mensuel.

25. Dans le cas des réaffectations de moins de 90 jours, il faut distinguer entre la valeur en douane et le montant sur lequel s'est fondée la cotisation de la TPS. Alors que la cotisation de la TPS visant les voitures et wagons réaffectés durant une période de moins de 90 jours se fonde sur le montant payé pour le loyer ou le contrat de location, tel qu'il est illustré dans les exemples ci-dessous, la valeur en douane de la voiture ou du wagon doit être établie et déclarée conformément aux articles 44 à 55 de la *Loi sur les douanes* au moment de l'importation. Si la durée de la réaffectation des voitures et wagons dépasse les 90 jours prévus, la cotisation de la TPS sera établie en fonction de la pleine valeur en douane qui a été déterminée et déclarée au moment de l'importation.

26. L'importateur doit contrôler la période durant laquelle le matériel ferroviaire roulant est réaffecté au service intérieur canadien.

27. L'article pertinent du *Règlement sur la valeur des importations (TPS/TVH)*, l'article 11, se lit comme il suit :

> 11. Pour l'application du paragraphe 215(2) de la Loi, la valeur du matériel roulant de chemin de fer importé dans des circonstances visées au code 2338 du *Tarif des douanes* et dans lesquelles le matériel devient assujetti aux droits de douane du fait qu'il est utilisé temporairement au Canada est déterminée selon la formule suivante :
>
> $$(A \times B) + C$$
>
> où :
>
> A représente le loyer mensuel moyen du matériel;
>
> B le nombre de mois où le matériel est utilisé temporairement au Canada;
>
> C les droits à payer relativement au matériel.

Réaffectation de plus de 90 jours

28. Si le matériel ferroviaire roulant est réaffecté au service intérieur pendant plus de 90 jours au cours d'une année civile, les voitures et wagons ne sont plus importés sous le 9801.10.10 ou le 9801.20.00. Ils doivent être classés sous le Chapitre 86, et tous les droits et taxes, y compris la TPS, sont payables. La valeur en douane serait la valeur en douane à la date d'importation initiale qui a été déterminée selon les dispositions relatives à l'établissement de la valeur des articles 44 à 55 de la *Loi sur les douanes*. À tous égards, les voitures et wagons doivent faire l'objet d'une déclaration en détail à titre d'importation permanente.

Documents

29. Étant donné que le matériel ferroviaire roulant a initialement été importé sous le numéro tarifaire 9801.10.10 et qu'il n'a pas été documenté sur un formulaire B3-3, lorsqu'il est temporairement réaffecté au service intérieur selon le numéro tarifaire 9801.20.00, il doit être déclaré en détail sur un formulaire B3-3.

Nota : Il faut remplir le formulaire B3-3 en suivant l'exemple à l'annexe C.

30. Le code d'autorisation spécial 98-11-111 doit apparaître dans la zone 26 en vue de la comptabilisation de la TPS en fonction de la valeur du loyer mensuel.

31. Les importateurs doivent soumettre des déclarations trimestrielles le 1er janvier, le 1er avril, le 1er juillet et le 1er octobre afin de fournir des précisions concernant le matériel ferroviaire roulant étranger qui a été utilisé pour assurer un service intérieur au cours du trimestre précédent.

32. Si le matériel ferroviaire roulant est réaffecté pendant plus de 90 jours, il devra être déclaré en détail sur un formulaire B2, *Douanes Canada - Demande de rajustement*, sous le Chapitre 86 du *Tarif des douanes*.

Nota : Il faut remplir le formulaire B2 en suivant l'exemple à l'annexe D.

Exemples de réaffectations temporaires de 90 jours ou moins

33. Par exemple, si le matériel ferroviaire roulant est réaffecté au service intérieur du 25 janvier au 20 février, la réaffectation est calculée sur un mois. Si la réaffectation a lieu du 25 janvier au 28 février, une déclaration sur deux mois est requise.

a) La valeur de la voiture ou du wagon est évaluée à 35 000 $CAN (cette valeur apparaît dans la zone 37 du B3-3). Son loyer est de 1 000 $ par mois, et le matériel a été réaffecté au service intérieur canadien pendant un mois. Aucun autre droit de douane ne s'applique.

1 000 $ x 1 = 1 000 $

La TPS s'applique sur la somme de 1 000 $. Donc, comme le taux actuel de la TPS est de 5 %, la TPS payable est de 50 $.

Cet exemple ferait l'objet d'une déclaration en détail le 1er avril pour le trimestre précédent.

b) La valeur de la voiture ou du wagon est évaluée à 35 000 $CAN (cette valeur apparaît dans la zone 37 du B3-3). Son loyer est de 1 000 $ par mois, et le matériel a été réaffecté au service intérieur canadien pendant 90 jours consécutifs (du 1er janvier au 31 mars). Aucun autre droit de douane ne s'applique.

15. Le matériel ferroviaire roulant étranger servant à cette fin ne peut pas être retiré du Canada pour un motif quelconque, notamment l'affectation au service international. Le matériel ferroviaire roulant étranger qui est utilisé pour les déplacements en transit d'un point situé au Canada jusqu'à un autre point situé au Canada, via les États-Unis, n'est pas considéré comme ayant été affecté au service international.

16. La période maximale d'exonération de la TPS est d'un an. Le matériel ferroviaire roulant étranger qui demeure au Canada au-delà de la période de 12 mois sans loyer ou contrat sera considéré comme une importation permanente et des droits et taxes s'appliqueront sur la pleine valeur à l'acquitté de chaque voiture ou wagon au moment de l'importation. Il doit s'agir de la valeur en douane déterminée conformément aux dispositions relatives à l'établissement de la valeur des articles 44 à 55 de la *Loi sur les douanes*.

Prolongation de la période d'importation

17. Les prolongations pour une période additionnelle de 12 mois (jusqu'à concurrence de 36 mois) doivent être approuvées par le bureau régional de la Division de l'observation des programmes commerciaux (voir l'annexe J), où la déclaration en détail initiale a été présentée. Un contrat/loyer renouvelé doit avoir été signé avant que la demande ne soit soumise. Les autorisations de prolongation peuvent être accordées sans qu'il soit nécessaire d'exporter le matériel ferroviaire roulant, à la condition que :

a) la demande de prolongation soit reçue avant le dépassement de la période d'importation initiale de 12 mois;

b) le matériel ferroviaire roulant ne demeure pas au Canada pendant plus de 36 mois en tout (p. ex. deux prolongations de 12 mois seulement);

c) le demandeur ait obtenu un renouvellement du loyer ou du contrat aux termes duquel le matériel ferroviaire roulant étranger a initialement été importé, ou ait signé un nouveau loyer ou contrat.

Documents

18. Étant donné que le matériel ferroviaire roulant étranger est importé sous le numéro tarifaire 9801.20.00, les importateurs devront déclarer en détail le matériel ferroviaire roulant sur un formulaire B3-3. L'importateur doit déclarer en détail le matériel ferroviaire roulant dans les 30 jours suivant l'importation de la dernière voiture ou du dernier wagon. Bien qu'aucune autorisation préalable de l'ASFC ne soit requise, l'importateur doit soumettre une copie du loyer ou du contrat signé, ainsi qu'une description complète de la voiture ou du wagon, notamment :

a) le nom du propriétaire de chaque voiture ou wagon;

b) le type, le modèle, l'âge, la valeur en douane, le marquage et le numéro de chaque voiture ou wagon.

Nota : Il faut remplir le formulaire B3-3 en suivant l'exemple à l'annexe A.

19. Si les voitures et wagons ne sont pas taxables pour les besoins de la TPS dans les conditions mentionnées précédemment, le code d'autorisation spécial 98-22-222 doit apparaître dans la zone 26.

20. Lorsqu'il demande une prolongation de la période d'importation, l'importateur doit soumettre un formulaire B2, *Douanes Canada - Demande de rajustement*, ainsi qu'une copie du loyer ou du contrat signé.

Nota : Il faut remplir le formulaire B2 en suivant l'exemple à l'annexe B.

21. Les importateurs doivent soumettre des déclarations trimestrielles le 1er janvier, le 1er avril, le 1er juillet et le 1er octobre afin de fournir des précisions concernant le matériel ferroviaire roulant importé qui a été utilisé au cours du trimestre précédent.

Matériel ferroviaire roulant étranger appartenant à des compagnies de chemins de fer des États Unis, ou étant sous leur contrôle, et devant servir à assurer un service commercial international, lequel est temporairement réaffecté au service intérieur canadien

22. Les importateurs de matériel ferroviaire roulant étranger appartenant à des compagnies de chemins de fer des États-Unis, ou étant sous leur contrôle, doivent signaler la réaffectation de tout matériel ferroviaire roulant qui est retiré du service international et qui est temporairement affecté au service intérieur canadien.

Réaffectation temporaire de 90 jours ou moins

23. Le matériel ferroviaire roulant a été réaffecté de la fin prévue au numéro tarifaire 9801.10.10 à celle prévue au numéro tarifaire 9801.20.00 et il demeure en franchise de droits. La période de réaffectation ne peut pas dépasser 90 jours au cours d'une année civile. Il n'est pas nécessaire que les 90 jours soient consécutifs.

24. Le matériel ferroviaire roulant appartenant à une compagnie de chemins de fer des États-Unis, ou étant sous son contrôle, lequel est temporairement réaffecté au service intérieur, est en partie exonéré de la TPS. L'alinéa 3*h)* du *Règlement sur les produits importés non taxables (TPS/TVH)* et l'article 11 du *Règlement sur la valeur des importations (TPS/TVH)* s'appliquent. Ces deux règlements renvoient à l'ancien code tarifaire 2338

5. S'ils sont importés temporairement à des fins de service commercial international, ils sont classés sous le numéro tarifaire 9801.10.10 et ils sont en franchise de droits de douane. Ils sont documentés sur un formulaire A1, Déclaration d'entrée de train, et, lorsqu'ils sont exportés, sur un formulaire A5, Déclaration de sortie de train. La déclaration en détail officielle des douanes sur un formulaire B3-3, *Douanes Canada - Formule de codage*, n'est pas requise. Conformément à l'alinéa 7(1)*a)* du *Règlement sur la déclaration en détail des marchandises importées et le paiement des droits*, les marchandises classées sous le numéro tarifaire 9801.10.10 peuvent être dédouanées sans avoir fait l'objet d'une déclaration en détail en vertu de l'article 32 de la *Loi sur les douanes*.

6. La détermination, à savoir si les locomotives, le matériel ferroviaire roulant ou le matériel ferroviaire divers servent au transport commercial international ou non, se fonde sur l'origine et la destination des marchandises transportées et non sur le parcours réel de la locomotive, du matériel ferroviaire roulant ou du matériel ferroviaire divers.

7. S'ils sont importés temporairement pour assurer un service intérieur ou s'ils sont importés à titre temporaire en vue de la réparation, de l'essai ou de l'entretien de chemins de fer canadiens, les locomotives, le matériel ferroviaire roulant et le matériel ferroviaire divers sont classés sous le numéro tarifaire 9801.20.00 et, en plus d'être documentés sur un formulaire A1, ils doivent être déclarés en détail sur un formulaire B3-3; par ailleurs, tous les documents justificatifs nécessaires doivent être fournis.

8. Le matériel ferroviaire roulant étranger importé au Canada sous le numéro tarifaire 9801.20.00 pour assurer temporairement un service intérieur peut l'être avec des marchandises à bord.

EXEMPTION DE L'EXIGENCE DE FOURNIR LA JUSTIFICATION D'ORIGINE DE L'ACCORD DE LIBRE-ÉCHANGE NORD-AMÉRICAIN (ALÉNA) POUR CERTAINES LOCOMOTIVES ET CERTAINS WAGONS POUR LE TRANSPORT SUR RAIL DE MARCHANDISES

9. À compter du 1er juillet 2012, l'importateur et le propriétaire n'ont plus à fournir la justification d'origine exigée en vertu du paragraphe 35.1(1) de la *Loi sur les douanes* pour les locomotives des positions 86.01 et 86.02 et pour les wagons pour le transport sur rail de marchandises de la position 86.06 de la liste des dispositions tarifaires figurant à l'annexe du *Tarif des douanes*, qui sont transportés par voie terrestre des États-Unis au Canada et pour lesquels le traitement tarifaire préférentiel en vertu de l'ALÉNA sera réclamé.

TRAITEMENT AU TITRE DE LA TPS

Locomotives, matériel ferroviaire roulant ou matériel ferroviaire divers servant au transport commercial international

10. Les locomotives, le matériel ferroviaire roulant ou le matériel ferroviaire divers servant au transport commercial international de marchandises ou de passagers qui auraient été classés sous les anciens numéros tarifaires 86.01, 86.02, 86.03, 86.05, 86.06 ou 86.09 (c.-à-d. avant la simplification du *Tarif des douanes*) sont non taxables pour les besoins de la TPS conformément aux dispositions du sous alinéa 3*h)*(ii) du *Règlement sur les produits importés non taxables (TPS/TVH)*, qui renvoie à l'ancien code tarifaire 2338 et à l'article 1 de l'annexe VII de la *Loi sur la taxe d'accise*. Les marchandises classées sous les numéros tarifaires actuels demeurent non taxables pour les besoins de la TPS, à l'exception des marchandises du numéro tarifaire 8609.00.10.

11. Toutes les locomotives, matériels ferroviaire roulants ou les matériaux ferroviaire divers qui arrivent ou qui quittent le Canada doivent être déclarés mais ne sont pas documentées sur un formulaire A1, déclaration d'entrée de train, et un formulaire A5, Déclaration de sortie de train.

Nota : S'il faut déclarer en détail les marchandises sur un formulaire B3-3, *Douanes Canada - Formule de codage*, le code de statut de TPS/TVH approprié est 51.

Matériel ferroviaire roulant étranger importé pour assurer temporairement un service intérieur

12. Le matériel ferroviaire roulant étranger importé pour assurer temporairement un service intérieur est non taxable pour les besoins de la TPS conformément à l'alinéa 3*h)* du *Règlement sur les produits importés non taxables (TPS/TVH)*, qui renvoie à l'ancien Décret de remise n° 2 visant le matériel roulant de chemin de fer (service intérieur au Canada) (voir l'annexe K).

13. Pour être admissible en vertu de l'ancien Décret de remise n° 2 visant le matériel roulant de chemin de fer (service intérieur au Canada), le matériel ferroviaire roulant étranger qui est importé pour assurer un service intérieur doit être spécialisé (p. ex. matériel ferroviaire roulant fabriqué pour transporter des marchandises précises ou ayant des dimensions précises); il ne doit pas s'agir de matériel ferroviaire roulant qui peut être obtenu de la filière normale de transport.

14. Les entreprises qui souhaitent temporairement utiliser du matériel ferroviaire roulant étranger pour assurer un service intérieur n'ont pas besoin d'une autorisation préalable de l'ASFC. Cependant, l'importation du matériel ferroviaire roulant doit être assujettie à un loyer ou à un contrat, d'une durée ne dépassant pas 12 mois, signé avant l'importation.

« droits » signifie tout droit ou taxe perçu ou imposé sur des marchandises importées en vertu du *Tarif des douanes*, de la *Loi sur la taxe d'accise*, de la *Loi sur l'accise*, de la *Loi sur les mesures spéciales d'importation* ou de toute autre loi du Parlement; toutefois, pour les besoins du paragraphe 3(1), des alinéas 59(3)*b)* et 65(1)*b)*, des articles 69 et 73 et des paragraphes 74(1), 75(2) et 76(1), ne sont pas comprises les taxes imposées aux termes de la partie IX de la *Loi sur la taxe d'accise* (c.-à-d. n'est pas comprise la taxe sur les produits et services (TPS));

« loyer mensuel » s'entend, pour ce qui est du matériel ferroviaire roulant, du loyer mensuel moyen versé pour l'utilisation au Canada de ce matériel ferroviaire roulant;

« matériel ferroviaire divers » s'entend du matériel de chemin de fer, du matériel de réparation, du matériel d'essai, du matériel d'entretien et du matériel servant à l'entretien des emprises du chemin de fer;

« matériel ferroviaire roulant » désigne les voitures pour voyageurs et les wagons à bagages et à marchandises;

« ministre » désigne le ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile;

« mois » s'entend, pour les besoins du calcul du droit de douane, de la période comprise entre une date donnée au cours d'un mois et le jour correspondant précédent au cours du mois suivant (en parlant des droits applicables); par exemple, si le matériel ferroviaire roulant est réaffecté au service intérieur du 25 janvier au 20 février, la période de réaffectation calculée serait d'un mois, tandis qu'une réaffectation du 25 janvier au 28 février serait considérée comme une période de deux mois;

« mois » s'entend, pour les besoins du calcul de la TPS, d'une période commençant un jour particulier au cours d'un mois civil et se terminant : *a)* le jour qui le précède immédiatement au cours du mois civil suivant et qui a le même quantième que ce jour particulier ou *b)*, dans les cas où le mois civil suivant ne comporte pas un jour qui a le même quantième que le jour particulier, le dernier jour du mois civil suivant;

« réaffecté temporairement » signifie retiré du service international pour être affecté au service intérieur canadien pour un maximum de 90 jours au cours d'une année civile;

« servant temporairement » et « importé à titre temporaire » signifient que les marchandises admissibles sont importées au Canada durant une période de 12 mois ou moins à compter de la date de la Déclaration d'entrée de train (formulaire A1);

« service international » s'entend de l'utilisation, d'un endroit au Canada à un endroit aux États-Unis, ou vice versa, de matériel roulant, chargé ou à vide, sur un parcours direct, y compris le chargement et le déchargement au Canada au cours de ce parcours;

« transport commercial international » signifie tout déplacement dans le but de transporter des personnes ou des marchandises contre paiement ou autre rémunération, ou tout transport de personnes ou de marchandises par ou pour le compte d'une entreprise engagée dans une activité qui lui procure un rendement financier, lorsque les personnes ou les marchandises sont transportées :

a) à partir d'un point situé à l'extérieur du Canada jusqu'à un point à l'intérieur du Canada;

b) à partir d'un point situé à l'intérieur du Canada jusqu'à un point à l'extérieur du Canada;

c) à partir d'un point situé à l'extérieur du Canada, en transit à travers le Canada, jusqu'à un point situé à l'extérieur du Canada;

« utilisé temporairement » signifie retiré du service international et affecté au service intérieur canadien pendant 90 jours ou moins au cours de n'importe quelle année civile.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

2. Dans le présent mémorandum, sont énoncées les dispositions qui doivent être respectées pour que les locomotives, le matériel ferroviaire roulant et le matériel ferroviaire divers soient admissibles à l'importation en franchise de droits de douane sous les numéros tarifaires 9801.10.10 et 9801.20.00. Les locomotives, le matériel ferroviaire roulant et le matériel ferroviaire divers qui ne sont pas admissibles sous ces numéros tarifaires peuvent être admissibles à l'entrée en franchise de droits sous le numéro tarifaire 9993.00.00. Vous trouverez de plus amples renseignements sur le numéro tarifaire 9993.00.00 dans le Mémorandum D8-1-1, *Modifications apportées au Règlement sur l'importation temporaire de marchandises (numéro tarifaire 9993.00.00)*.

3. Dans le présent mémorandum, sont également énoncées les dispositions qui permettent aux locomotives étrangères, au matériel ferroviaire roulant et au matériel ferroviaire divers d'être importés temporairement au Canada et d'être, en entier ou en partie, non taxables pour les besoins de la taxe sur les produits et services (TPS).

CLASSEMENT TARIFAIRE

4. Toutes les locomotives, tout le matériel ferroviaire roulant et tout le matériel ferroviaire divers qui entrent au Canada ou en sortent doivent être déclarés à l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC).

ligne ou chemin traversant la frontière, tant que les locomotives et les voitures canadiennes seront importées en franchise de droits de douane aux États Unis dans des circonstances analogues, en conformité des règlements pris par le Ministre.

Les renvois aux positions 86.01, 86.02, 86.03, 86.05 ou 86.06 du *Tarif des douanes* sont conformes au libellé des positions tel qu'il était le 31 décembre 1997.

Voici les renvois législatifs à *la Loi sur la taxe d'accise* et à son règlement :

Article 1 de l'annexe VII de la *Loi sur la taxe d'accise*

1. Les produits classés sous les positions 98.01, 98.02, 98.03, 98.04, 98.05, 98.06, 98.07, 98.10, 98.11, 98.12, 98.15, 98.16 ou 98.19 ou sous les sous-positions 9823.60, 9823.70, 9823.80 ou 9823.90 de l'annexe I du *Tarif des douanes*, dans la mesure où ils ne sont pas soumis à des droits aux termes de cette loi, à l'exclusion des produits classés sous le numéro tarifaire 9804.30.00 de cette annexe. ...

8. Les produits visés par règlement, importés dans des circonstances visées par règlement et selon les modalités réglementaires.

Les règlements applicables sont le *Règlement sur les produits importés non taxables (TPS/TVH)* et le *Règlement sur la valeur des importations (TPS/TVH)*.

L'alinéa pertinent du *Règlement sur les produits importés non taxables (TPS/TVH)*, l'alinéa 3*h*), se lit comme il suit :

> les locomotives, le matériel roulant de chemin de fer et les navires importés dans des circonstances où les droits de douane ont été remis ou supprimés en application :
>
> (i) du Décret de remise n° 3 visant le matériel roulant de chemin de fer (service international),
>
> (ii) du code 2338 de l'annexe II du *Tarif des douanes*,
>
> (iii) du Décret de remise n° 4 visant le matériel roulant de chemin de fer (service international),
>
> (iv) du Décret de remise n° 2 visant le matériel roulant de chemin de fer (service intérieur au Canada),
>
> (v) des articles 5, 6, 7, 15, 16 ou 17 du *Règlement sur la diminution ou la suppression des droits de douane sur les navires*;

Les articles pertinents du *Règlement sur la valeur des importations (TPS/TVH)*, les articles 9, 10 et 11, se lisent comme il suit :

9. Pour l'application du paragraphe 215(2) de la Loi, la valeur d'une locomotive ou du matériel de chemin de fer importés dans des circonstances où les droits de douane sont partiellement remis en conformité avec le décret C.P. 1953-18/894 est déterminée selon la formule suivante :

$$(1/120 \times A \times B) + C$$

où :

A représente la valeur en douane de la locomotive ou du matériel:

B le nombre de mois où la locomotive ou le matériel se trouvent au Canada;

C les droits à payer relativement à la locomotive ou au matériel.

10. Pour l'application du paragraphe 215(2) de la Loi, la valeur du matériel roulant de chemin de fer importé pour servir à l'exploitation d'un service international dans des circonstances visées par le Décret de remise n° 4 visant le matériel roulant de chemin de fer (service international) et dans lesquelles le matériel est affecté temporairement à une autre fin, au sens de ce décret, est déterminée selon la formule suivante :

$$A + B$$

où :

A représente la valeur du loyer mensuel du matériel;

B les droits à payer relativement au matériel.

11. Pour l'application du paragraphe 215(2) de la Loi, la valeur du matériel roulant de chemin de fer importé dans des circonstances visées au code 2338 du *Tarif des douanes* et dans lesquelles le matériel devient assujetti aux droits de douane du fait qu'il est utilisé temporairement au Canada est déterminée selon la formule suivante :

$$(A \times B) + C$$

où :

A représente le loyer mensuel moyen du matériel;

B le nombre de mois où le matériel est utilisé temporairement au Canada;

C les droits à payer relativement au matériel.

LIGNES DIRECTRICES ET RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

DÉFINITIONS

1. Pour les besoins du présent mémorandum, les définitions suivantes s'appliquent :

« disponible » signifie, en parlant de tout matériel ferroviaire roulant, qui peut au besoin être obtenu auprès de producteurs canadiens ou d'autres sources canadiennes en quantités suffisantes et à un coût raisonnable;

Annexe K – Décret concernant la remise des droits de douane payés ou payables sur le matériel roulant de chemin de fer étranger importé pour assurer le service intérieur au Canada 25
Annexe L – *Tarif des douanes* – Annexe II 26
Annexe M – Décret concernant la remise des droits de douane payés ou payables sur le matériel roulant de chemin de fer étranger qui entre au Canada pour assurer un service international 27
Annexe N – Ancien décret 1953-18/894 28
Annexe O – Décret concernant la remise des droits de douane payés ou payables sur le matériel roulant de chemin de fer fabriqué au Canada et réimporté pour assurer un service international 29

LÉGISLATION

Voici le libellé actuel de la position tarifaire 98.01 :

Moyens de transport et conteneurs des Chapitres 86, 87, 88 ou 89, servant au transport commercial international des marchandises ou des passagers, y compris l'équipement auxiliaire qui est nécessaire à la protection, à la sécurité, à la retenue et à la conservation des marchandises ou des passagers.

Le numéro tarifaire 9801.10.00 se lit comme il suit :

Moyens de transport, *a)* à la condition que :

(i) dans le cas des véhicules, ils sont enregistrés et immatriculés dans un pays étranger et sont exploités au Canada en vertu du permis approprié délivré par l'autorité provinciale compétente;

(ii) dans le cas des aéronefs, ils sont conformes aux exigences de la *Loi sur l'aéronautique* et de ses règlements d'application; et

(iii) dans le cas des navires, ils sont conformes aux exigences de la *Loi sur la marine marchande* et de la *Loi sur le cabotage*, et

b) à la condition que les moyens de transport :

(i) appartiennent à une personne dont le domicile est dans un pays étranger, ou soient loués par une telle personne, et soient importés par une telle personne;

(ii) quittent le pays étranger et y retournent dans le cours normal de l'exploitation;

(iii) soient contrôlés depuis le pays étranger; et

(iv) soient exportés dans les 30 jours suivant la date de leurs importations ou pour une période additionnelle n'excédant pas 24 mois, si un agent des douanes est satisfait que l'exportation des moyens de transport est retardée pour l'une des raisons suivantes :

A) des conditions atmosphériques défavorables;

B) l'équipement, la remise à neuf, la reconstruction, la rénovation ou la réparation des moyens de transport;

C) une panne de matériel importante des moyens de transport;

D) la retenue des moyens de transport en vertu d'une ordonnance d'un tribunal canadien ou d'une loi fédérale ou provinciale ou d'un de leurs règlements d'application; ou

E) un retard dans la livraison des marchandises devant être chargées dans ou sur les moyens de transport.

Les moyens de transport visés par le présent numéro tarifaire peuvent être utilisés pour le transport de marchandises d'un lieu à un autre au Canada si les conditions suivantes sont réunies :

a) le transport est accessoire au commerce international des marchandises;

b) le transport ne se fait pas hors des limites territoriales du Canada; et

c) le moyen de transport n'entre pas au Canada à la seule fin de se rendre, via le Canada, à un lieu situé à l'extérieur du Canada.

Le numéro tarifaire 9801.20.00 se lit comme il suit :

Locomotives ou matériel ferroviaire roulant ou matériel ferroviaire divers, quel que soit leurs pays d'origine ou le traitement tarifaire qui leur est applicable, appartenant à une compagnie de chemins de fer des États-Unis ou étant sous leur contrôle, servant temporairement au transport de marchandises ou passagers d'un endroit du Canada à un autre endroit du Canada ou importés à titre temporaire pour la réparation, l'essai ou l'entretien des chemins de fer au Canada.

Voici le libellé de l'ancien numéro tarifaire 9801.00.00 (c.-à-d. avant la simplification du *Tarif des douanes*) :

Moyens de transports de la position no 86.09 ou des Chapitres 87, 88 et 89, dont le point d'attache est à l'étranger, autres que les conteneurs d'une longueur inférieure à 6,1 mètres ou ayant une contenance inférieure à 14 mètres cubes, servant au transport commercial international des passagers ou des marchandises, conformément aux règlements que le gouverneur en conseil peut prescrire par voie de règlement pour chaque moyen de transport prévu dans la présente position.

L'ancien code tarifaire 2338 prévoyait l'entrée en franchise de droits de douane comme il suit :

Véhicules pour voies ferrées ou similaires des positions nos 86.01, 86.02, 86.03, 86.05 ou 86.06, appartenant à des compagnies de chemins de fer des États-Unis ou étant sous leur contrôle et circulant sur toute

Ottawa, le 11 janvier 2013

MÉMORANDUM D3-6-0

MATÉRIEL FERROVIAIRE ROULANT, LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL FERROVIAIRE DIVERS IMPORTÉS TEMPORAIREMENT POUR ASSURER UN SERVICE INTERNATIONAL ET/OU ÊTRE RÉAFFECTÉS AU SERVICE INTÉRIEUR

1. Le présent mémorandum tient également compte des changements découlant de la mise en œuvre du *Tarif des douanes* simplifié le 1er janvier 1998. La simplification du *Tarif des douanes* a mené à l'ajout des numéros tarifaires 9801.10.10 et 9801.20.00, qui prévoient l'importation en franchise de droits des locomotives, du matériel ferroviaire roulant et du matériel ferroviaire divers, peu importe le traitement tarifaire ou le pays d'origine des marchandises, pour assurer un service international commercial dans le cas du premier numéro tarifaire et un service intérieur temporaire dans le cas du second.

2. Dans le présent mémorandum est énoncée la politique sur l'importation temporaire de matériel ferroviaire roulant étranger, de locomotives et de matériel ferroviaire divers sous le numéro tarifaire 9801.20.00.

3. Le lecteur du présent mémorandum doit savoir que les renvois aux numéros tarifaires dans la *Loi sur la taxe d'accise* (LTA) n'ont pas été modifiés lors de la simplification du tarif en 1998. Plutôt, a été ajouté au *Tarif des douanes* le paragraphe 140(2), dans lequel il est indiqué que tout renvoi aux positions, aux sous-positions, aux numéros tarifaires, aux codes tarifaires ou aux notes de chapitre dans la LTA continuerait de s'appliquer, pour les besoins de la taxe sur les produits et services (TPS), comme si le Tarif d'avant 1998 était toujours en vigueur.

4. Le ministère des Finances a annoncé, dans un communiqué de presse en date du 7 octobre 1997, que des changements à la LTA seraient proposés par suite de la mise en œuvre du *Tarif des douanes* simplifié en 1998. Cependant, ces changements proposés n'avaient pas encore été apportés au moment de la publication du présent mémorandum.

5. Par conséquent, le traitement au titre de la TPS des locomotives, du matériel roulant ferroviaire et du matériel ferroviaire divers qui sont temporairement importés pour assurer un service intérieur canadien n'a pas changé par suite de l'entrée en vigueur du numéro tarifaire 9801.20.00 en 1998. Il faut donc continuer de se reporter aux modalités des décrets de remise d'avant 1998 pour le matériel roulant (p. ex. décret C.P. 1975-1975), ainsi qu'aux codes tarifaires pertinents (p. ex. code 2338 de l'annexe II du *Tarif des douanes* d'avant la simplification), pour déterminer la façon dont la TPS s'applique sur les importations temporaires.

TABLE DES MATIÈRES

Législation 2
Lignes directrices et renseignements généraux 3
Définitions 3
Renseignements généraux 4
Classement tarifaire 4
Exemption de l'exigence de fournir la justification d'origine de L'accord De Libre-Échange Nord-Américain (ALÉNA) pour certaines locomotives et certains wagons pour le transport sur rail de marchandises 5
Traitement au titre de la TPS 5
Locomotives, matériel ferroviaire roulant ou matériel ferroviaire divers servant au transport commercial international 5
Matériel ferroviaire roulant étranger importé pour assurer temporairement un service intérieur 5
Matériel ferroviaire roulant étranger appartenant à des compagnies de chemins de fer des États-Unis, ou étant sous leur contrôle, et devant servir à assurer un service commercial international, lequel est temporairement réaffecté au service intérieur canadien 6
Matériel ferroviaire roulant étranger n'appartenant pas à des compagnies de chemins de fer des États-Unis, ou n'étant pas sous leur contrôle, et entrant au Canada pour assurer un service international, lequel est temporairement réaffecté au service intérieur canadien 8
Locomotives étrangères et matériel ferroviaire divers 10
Matériel ferroviaire roulant canadien importé pour assurer un service commercial international, et temporairement réaffecté au service intérieur canadien 12
Processus d'exportation 13
Divulgation volontaire 13
Tenue de dossiers 13
Sanctions administratives pécuniaires 13
Passation de commande – Publications et formulaires 14
Renseignements supplémentaires 14
Annexes A à I – Échantillons de formulaires B3-3 et formulaires B2 15 à 23
Annexe J – Liste des bureaux régionaux de la Division de l'observation des programmes commerciaux 24

Ottawa, le 11 janvier 2013

MÉMORANDUM D3-6-0

En résumé

MATÉRIEL FERROVIAIRE ROULANT, LOCOMOTIVES ET MATÉRIEL FERROVIAIRE DIVERS IMPORTÉS TEMPORAIREMENT POUR ASSURER UN SERVICE INTERNATIONAL ET/OU ÊTRE RÉAFFECTÉS AU SERVICE INTÉRIEUR

Le présent mémorandum remplace le Mémorandum D3-6-0 du 11 août 2011. Il a été révisé pour refléter les changements suivants:

1. Le paragraphe 80 a été révisé afin de refléter le changement de nom de la division et de la direction générale.

2. La page de références a été révisée afin de refléter le changement de nom de la division et de la direction générale.

3. Conformément au nouveau paragraphe 6(5) du *Règlement sur la justification de l'origine des marchandises importées*, le paragraphe 9 a été ajouté.

4. Conformément au nouveau paragraphe 6(5) du *Règlement sur la justification de l'origine des marchandises importées*, les paragraphes 34, 35, 46, et 70 se rapportant au certificat d'origine ont été supprimés.

5. À l'annexe J, Liste des bureaux régionaux de la Division de l'observation des programmes commerciaux, le nom et les coordonnées pour la Région du Québec ont été modifiés.

Printed in Canada

Canada

Ottawa, January 1, 1991

SUBJECT

FOREIGN RAILWAY ROLLING STOCK OWNED OR CONTROLLED BY UNITED STATES RAILWAY COMPANIES FOR USE IN INTERNATIONAL SERVICE

This Memorandum outlines and explains the conditions respecting the temporary use, of foreign railway rolling stock owned or controlled by United States railway companies, while in Canada.

Legislation

CUSTOMS TARIFF — SCHEDULE II

Tariff Code 2338 provides as follows:

Railway or tramway vehicles of heading No. 8601, 8602, 8603, 8605 or 8606, being the property or under the control of railway companies in the United States, running upon any line or road crossing the frontier, so long as Canadian locomotives and cars are imported free of customs duties under similar circumstances into the United States, under regulations made by the Minister .....

Most-Favoured-Nation Tariff ..... Free

General Preferential Tariff ..... Free

If such locomotives and railway rolling stock are used temporarily in the transportation of goods from a place in Canada to another place in Canada they are not to be imported free of customs duties but are subject to customs duties on the rental value or charge made by the United States owner for their use in Canada or equivalent thereof as determined by regulations made by the Minister.

Notwithstanding the foregoing, customs duties shall not be assessed against a railway company operating in Canada in respect of any particular class of foreign freight car in any calendar year when the total use of foreign cars of that class by such company on railway lines in Canada is less than the total use of Canadian cars of that class owned by such company on railway lines outside of Canada; should such use of foreign cars exceed such use of Canadian cars, customs duties shall not be assessed on a greater number of cars than is represented by the excess.

Ottawa, le 1er janvier 1991

OBJET

MATÉRIEL FERROVIAIRE ROULANT ÉTRANGER APPARTENANT À DES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER DES ÉTATS-UNIS, OU ÉTANT SOUS LEUR CONTRÔLE ET DEVANT SERVIR À ASSURER UN SERVICE INTERNATIONAL

Le présent mémorandum énonce et explique les conditions relatives à l'usage temporaire au Canada du matériel ferroviaire roulant étranger appartenant à des compagnies de chemins de fer des États-Unis.

Législation

TARIF DES DOUANES — LISTE II

Le code tarifaire 2338 prévoit ce qui suit :

Véhicules pour voies ferrés ou similaires des positions n° 8601, 8602, 8603, 8605 ou 8606, appartenant à des compagnies de chemins de fer des États-Unis ou étant sous leur contrôle et circulant sur toute ligne ou chemin traversant la frontière, tant que les locomotives et les voitures canadiennes seront importés en franchise de droits de douane aux États-Unis dans des circonstances analogues, en conformité des règlements pris par le Ministre .....

Tarif de la nation la plus favorisée ..... En fr.

Tarif de préférence général ..... En fr.

Si ces locomotives et ce matériel roulant de chemins de fer servent temporairement au transport de marchandises d'un endroit du Canada à un autre endroit du Canada, ils ne seront pas importés en franchise, de droits de douane, mais seront assujettis aux droits de douane sur la valeur de location ou les sommes exigées par le propriétaire américain pour les règlements édictés par le Ministre.

Par dérogation à ce qui précède, aucun droit de douane ne sera exigé d'une compagnie de chemins de fer fonctionnant au Canada à l'égard d'une catégorie particulière de wagons à marchandises étrangers au cours d'une année civile quelconque lorsque l'emploi total de wagons étrangers de cette catégorie par ladite compagnie sur des voies ferrées au Canada est inférieur à l'emploi total de wagons canadiens de cette catégorie, appartenant à ladite compagnie, sur des voies ferrées en dehors du Canada. Si cet emploi de wagons étrangers dépasse cet emploi de wagons canadiens, les droits ne seront pas exigés sur un plus grand nombre de wagons que celui que représente l'excédent.

Regulations

REGULATIONS RESPECTING RAILWAY ROLLING STOCK OWNED OR CONTROLLED BY RAILWAY COMPANIES IN THE UNITED STATES THAT IS USED TEMPORARILY IN CANADA

Short Title

1. These Regulations may be cited as the *Railway Rolling Stock Temporary Use Regulations.*

Value for Duty

2. Where, after May 31, 1974, railway rolling stock that is the property of or under the control of railway companies in the United States becomes subject to duty pursuant to tariff Code 2338 of Schedule II to the *Customs Tariff* as a result of the temporary use of the stock in Canada, the equivalent of the rental value or charge made by the United States owner for its use in Canada, for the purpose of that tariff item, is the average monthly rental charge for the use in Canada of railway rolling stock of that class for each month or portion thereof that the temporary use continues.

Règlement

RÈGLEMENT CONCERNANT LE MATÉRIEL FERROVIAIRE ROULANT TEMPORAIREMENT UTILISÉ AU CANADA ET APPARTENANT À DES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER DES ÉTATS-UNIS OU ÉTANT SOUS LEUR CONTRÔLE

Titre abrégé

1. Le présent règlement peut être cité sous le titre: *Règlement sur l'utilisation temporaire de matériel ferroviaire roulant.*

Valeur en douane

2. Lorsque du matériel ferroviaire roulant, appartenant à des compagnies de chemins de fer des États-Unis ou étant sous leur contrôle, est frappé de droits en vertu du code 2338 de la Liste II du *Tarif des douanes* par suite de l'utilisation temporaire qui en est faite au Canada après le 31 mai 1974, l'équivalent, aux fins de ce numéro tarifaire, de la valeur de location ou de la somme exigée par le propriétaire américain pour son utilisation au Canada est la somme moyenne exigée pour la location aux fins d'utilisation au Canada du matériel ferroviaire roulant de cette catégorie pour chaque mois ou partie de mois que dure l'utilisation temporaire.

GUIDELINES AND GENERAL INFORMATION

1. The Regulations do not cover railway rolling stock which is transferred to Canadian domestic service for other than temporary use.

2. ''Temporary use'' is interpreted as being removed from international service and placed in Canadian domestic service for 90 days or less in any one calendar year.

3. Railway passenger, baggage and freight cars of United States railway ownership or control, removed from international service and placed into Canadian domestic service for up to 90 days in any one calendar year, are, until otherwise determined subject to the

LIGNES DIRECTRICES ET RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

1. Le règlement ne vise pas le matériel ferroviaire roulant qui est transféré au service intérieur canadien pour un usage autre que temporaire.

2. «Utilisation temporaire» est interprété comme signifiant retiré du service international et affecté au service intérieur canadien pour une période de 90 jours ou moins par année civile.

3. Les voitures à voyageurs, les wagons à bagages et les wagons à marchandises appartenant à des compagnies de chemins de fer des États-Unis ou étant sous leur contrôle, retirés du service international et affectés au service intérieur canadien pendant une période pouvant

following amounts of customs duties and goods and services tax (GST):

Per Month or Fraction Thereof

	Duty	GST
Box cars		
Plain	$30	14
Equipped	$38	18
Covered Hoppers	$36	17
Hoppers	$30	14
Gondolas	$30	14
General Flats	$27	13
Multi-level Flats	$33	16
COFC and TOFC Flats	$39	18
Other Special Flats	$32	15
Refrigerators		
Mechanical	$50	23
Standard Bunker, MDT and NRC Reefers	$33	16
Insulated	$41	19
Stock Cars	$19	9
Cabooses	$28	13
Passenger Cars (per day)	$22	10
Tank Cars		
Riveted	$16	8
Welded		
0 — 45 456.34 litre (9999 gal.) capacity	$35	16
45 460.9 litre (10 000 gal.) — 68 186.8 litre (14 999 gal.) capacity	$43	20
68 191.4 litre (15 000 gal.) — 90 917.3 litre (19 999 gal.) capacity	$62	29
90 921.8 litre (20 000 gal.) — 113 647.7 litre (24 999 gal.) capacity	$50	23
113 652.3 litre (25 000 gal.) — 136 378.2 litre (29 999 gal.) capacity	$55	26
136 382.7 litre (30 000 gal.) and over capacity	$62	29

4. Users of railway rolling stock subject to customs duties under the provision of section 4 of the Regulations, are required to submit reports dated January 1, April 1, July 1 and October 1 of each year, giving particulars of the imported cars used by them in domestic service in Canada during the preceding quarter.

aller jusqu'à 90 jours dans une année civile, sont, jusqu'à détermination contraire, assujettis aux montants de droits et de la taxe sur les produits et services (TPS) :

Par mois ou fraction de mois

	Droit	TPS
Wagons couverts		
Simples	30 $	14
Équipés	38 $	18
Wagons à trémie couverts	36 $	17
Wagons à trémie	30 $	14
Plates-formes roulantes	30 $	14
Plates-formes générales	27 $	13
Plates-formes à niveaux multiples	33 $	16
Plates-formes COFC et TOFC	39 $	18
Autres plates-formes spéciales	32 $	15
Wagons frigorifiques		
Mécaniques	50 $	23
Réservoir ordinaire, wagons frigorifiques MDT et NRC	33 $	16
Calorifugés	41 $	19
Wagons à bestiaux	19 $	9
Fourgons	28 $	13
Voitures à voyageurs (par jour)	22 $	10
Wagons-citernes		
Rivés	16 $	8
Soudés		
Capacité de 0 — 45 456,34 litres (9999 gal.)	35 $	16
Capacité de 45 460,9 litres (10 000 gal.) — 68 186,8 litres (14 999 gal.)	43 $	20
Capacité de 68 191,4 litres (15 000 gal.) — 90 917,3 litres (19 999 gal.)	62 $	29
Capacité de 90 921,8 litres (20 000 gal.) — 113 647,7 litres (24 999 gal.)	50 $	23
Capacité de 113 652,3 litres (25 000 gal.) — 136 378,2 litres (29 999 gal.)	55 $	26
Capacité de 136 382,7 litres (30 000 gal.) et plus	62 $	29

4. Les utilisateurs de wagons de chemins de fer assujettis à des droits en vertu des dispositions de l'article 2 du règlement doivent présenter des déclarations écrites portant la date du 1er janvier, du 1er avril, du 1er juillet et du 1er octobre de chaque année et donnant des détails sur les wagons importés qu'ils ont utilisés pour assurer un service intérieur canadien pendant le trimestre précédent.

5. These reports, accompanied by copies of Customs accounting documents must be sent to:

Department of National Revenue
Customs and Excise
Ottawa, Ontario
K1A 0L5

Attention: Transport and Traffic Audit Section
Investigations Division

6. It should be noted that Canadian-manufactured railway rolling stock which is owned or controlled by United States railway companies is exempt from customs duties from November 19, 1974 under the authority of Order in Council P.C. 1975-1974 dated August 27, 1975, when used in dedicated international service (See Memorandum D3-6-2, Canadian Railway Rolling Stock Imported for Use in International Service).

Goods and Services Tax

7. Railway rolling stock and locomotives temporarily imported into Canada free of customs duties under tariff code 2338 of Schedule II to the *Customs Tariff* will be prescribed as a non-taxable import under Item 8 of Schedule VII of the *Excise Tax Act*.

8. Railway rolling stock diverted to domestic service and subject to partial customs duties, pursuant to the above noted tariff code will be subject to GST on the rental value or charge for the equipment as specified in regulations made pursuant to subsection 215(2) of Part IX of the *Excise Tax Act*. Paragraph 3 of this Memorandum reflects the amounts of GST applicable for railway rolling stock diverted to domestic use.

5. Ces rapports, accompagnés d'exemplaires des déclarations douanières, doivent être envoyés au :

Ministère du Revenu national
Douanes et Accise
Ottawa (Ontario)
K1A 0L5

À l'attention de la Division des enquêtes
Vérification des transports et du trafic

6. Il y a lieu de noter que le matériel ferroviaire roulant de fabrication canadienne appartenant à des compagnies de chemins de fer des États-Unis ou sous leur contrôle est exempt des droits à compter du 19 novembre 1974 en vertu de l'autorisation du décret du conseil C.P. 1975-1974 du 27 août 1975, s'il est utilisé exclusivement pour le service international (voir le mémorandum D3-6-2, Matériel roulant de chemins de fer de fabrication canadienne importé pour assurer un service international).

Taxe sur les produits et services

7. Le matériel roulant de chemin de fer et les locomotives importés provisoirement au Canada en franchise des droits de douane en vertu du code tarifaire 2338 de la Liste II du *Tarif des Douanes* seront classés importations non-taxables en vertu de l'article 8 de l'annexe VII de la *Loi sur la taxe d'accise*.

8. Le matériel roulant de chemin de fer affecté au service intérieur canadien et assujetti au droit de douane partiel en vertu du code tarifaire susmentionné sera assujetti à la TPS calculé sur la valeur de location ou sur la somme exigée pour le matériel, en vertu du règlement d'application du paragraphe 215(2) de la partie IX de la *Loi sur la taxe d'accise*. Le paragraphe 3 de ce mémorandum énonce les montants de TPS exigés sur le matériel roulant de chemin de fer affecté au service intérieur canadien.

REFERENCES

ISSUING OFFICE —

Licensing Division

LEGISLATIVE REFERENCES —

Customs Tariff, Schedule II, tariff Code 2338
Excise Tax Act

HEADQUARTERS FILE —

7696-0

SUPERSEDED MEMORANDA "D"—

D3-6-1, June 1, 1986

OTHER REFERENCES —

D3-6-2

SERVICES PROVIDED BY THE DEPARTMENT ARE AVAILABLE IN BOTH OFFICIAL LANGUAGES.

THIS MEMORANDUM IS ISSUED UNDER THE AUTHORITY OF THE DEPUTY MINISTER OF NATIONAL REVENUE, CUSTOMS AND EXCISE.

January 1, 1991

RÉFÉRENCES

BUREAU DE DIFFUSION —

Division des agréments

RÉFÉRENCES LÉGALES —

Tarif des douanes, Liste II, code tarifaire 2338
Loi sur les taxe d'accise

DOSSIER DE L'ADMINISTRATION CENTRALE —

7696-0

CECI ANNULE LES MÉMORANDUMS «D» —

D3-6-1, 1 juin 1986

AUTRES RÉFÉRENCES —

D3-6-2

LES SERVICES FOURNIS PAR LE MINISTÈRE SONT DISPONIBLES DANS LES DEUX LANGUES OFFICIELLES.

CE MÉMORANDUM A L'APPROBATION DU SOUS-MINISTRE DU REVENU NATIONAL, DOUANES ET ACCISE.

1 janvier 1991

Ottawa, January 1, 1991

SUBJECT

CANADIAN RAILWAY ROLLING STOCK IMPORTED FOR USE IN INTERNATIONAL SERVICE

This Memorandum outlines the conditions under which a remission may be granted on Canadian manufactured railway rolling stock imported for use in international service.

Regulations

ORDER RESPECTING THE REMISSION OF CUSTOMS DUTY PAID OR PAYABLE ON RAILWAY ROLLING STOCK MANUFACTURED IN CANADA IMPORTED FOR USE IN INTERNATIONAL SERVICE

Short Title

1. This Order may be cited as the *Railway Rolling Stock (International Service) Remission Order, No. 3.*

Interpretation

2. In this Order,

''international service'' means the use while loaded or empty of railway rolling stock dispatched on a direct route from a place in Canada to a place in the United States or from a place in the United States to a place in Canada and includes loading and unloading in Canada while on the direct route;

''Minister'' means the Minister of National Revenue;

''railway rolling stock'' means railway passenger, baggage and freight cars that are manufactured in Canada;

''temporarily diverted'' means removed from international service and placed in Canadian domestic service for ninety days or less in any one calendar year.

Remission

3. Subject to the conditions set out in sections 4 and 5, remission is hereby granted of the customs duty paid or payable on or after November 19, 1974 by an importer of any railway rolling stock that enters Canada for use in international service.

Ottawa, le 1er janvier 1991

OBJET

MATÉRIEL ROULANT DE CHEMIN DE FER CANADIEN IMPORTÉ POUR ASSURER UN SERVICE INTERNATIONAL

Ce mémorandum énonce les conditions selon lesquelles une remise peut être accordée sur le matériel roulant de chemin de fer fabriqué au Canada quand il est importé pour assurer le service international.

Règlement

DÉCRET CONCERNANT LA REMISE DES DROITS DE DOUANE PAYÉS OU PAYABLES SUR LE MATÉRIEL ROULANT DE CHEMIN DE FER FABRIQUÉ AU CANADA ET IMPORTÉ POUR ASSURER UN SERVICE INTERNATIONAL

Titre abrégé

1. Le présent décret peut être cité sous le titre : *Décret de remise nº 3 visant le matériel roulant de chemin de fer (service international).*

Interprétation

2. Dans le présent décret,

«affecté temporairement à une autre fin» signifie retiré du service international pour être affecté au service canadien intérieur pour un maximum de quatre-vingt-dix jours par une année civile;

«matériel roulant» désigne les voitures pour voyageurs et les wagons à bagages ou à marchandises fabriqués au Canada;

«Ministre» désigne le ministre du Revenu national;

«service international» s'entend de l'utilisation, d'un endroit au Canada à un endroit aux États-Unis, ou vice versa, de matériel roulant, chargé ou à vide, sur un parcours direct, y compris le chargement et le déchargement au Canada au cours de ce parcours.

Remise

3. Il est accordé aux conditions prévues aux articles 4 et 5, une remise des droits de douane payés ou payables, à compter du 19 novembre 1974, par l'importateur, sur le matériel roulant qui entre au Canada pour assurer un service international.

. . . 2

Conditions

4. Where, pursuant to section 3, remission is granted of the customs duty paid or payable by an importer of any railway rolling stock and the railway rolling stock is temporarily diverted, the importer shall report the temporary diversion, as required by the Minister.

5. Where, pursuant to section 3, remission is granted of customs duty paid or payable by an importer of any railway rolling stock and the railway rolling stock is then transferred to Canadian domestic service otherwise than by being temporarily diverted, the importer shall pay customs duty at the current rate on a value determined in accordance with the valuation provisions of the *Customs Act*, of the railway rolling stock at the time of transfer.

Conditions

4. Lorsqu'en vertu de l'article 3, la remise des droits de douane payés ou payables par un importateur de matériel roulant est accordée que ledit matériel est affecté temporairement à une autre fin, l'importateur doit signaler l'affectation temporaire conformément aux directives du Ministre.

5. Lorsqu'en vertu de l'article 3, la remise des droits de douane payés ou payables par un importateur de matériel roulant est accordée et que ledit matériel est ensuite transféré au service canadien intérieur sans être affecté temporairement à une autre fin, l'importateur doit payer les droits de douane, aux taux courant, sur une valeur déterminée conformément aux dispositions de la *Loi sur les douanes* concernant l'évaluation, du matériel roulant au moment du transfert.

GUIDELINES AND GENERAL INFORMATION

1. Pursuant to section 4 of the Regulations, users of railway rolling stock are required to submit reports dated January 1, April 1, July 1 and October 1 of each year, giving particulars of the imported cars used by them in domestic service in Canada during the preceding quarter.

2. These reports, accompanied by copies of Customs accounting documents must be sent to:

Department of National Revenue
Customs and Excise
Ottawa, Ontario
K1A 0L5

Attention: Investigations Division
Transport and Traffic Audit Section

3. All Customs documents relating to goods imported in accordance with this Order are to bear the number of this Order in Council (see legislative references).

4. Copies of all relevant Customs import accounting documents, adjustment request documents and export declarations must be forwarded by the importer to the address provided in paragraph 2 of this Memorandum.

LIGNES DIRECTRICES ET RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

1. En vertu de l'article 4 du Règlement, les utilisateurs de matériel roulant de chemin de fer doivent présenter des rapports portant la date du 1er janvier, du 1er avril, du 1er juillet et du 1er octobre de chaque année, donnant des détails sur les wagons importés qu'ils ont utilisés pour assurer un service intérieur canadien pendant le trimestre précédent.

2. Ces rapports accompagnés d'exemplaires de déclarations douanières doivent être envoyés au :

Ministère du Revenu national
Douanes et Accise
Ottawa (Ontario)
K1A 0L5

À l'attention de la Division des enquêtes, vérification des transports et du trafic.

3. Tous les documents douaniers ayant trait aux marchandises importées conformément au présent décret doivent indiquer le numéro du décret du conseil (voir les références légales).

4. Les copies des documents de déclaration en détail d'importation, des documents de la demande de rajustement et des déclarations d'exportation douanière pertinentes doivent être envoyées par l'importateur à l'adresse indiquée au paragraphe 2 de ce mémorandum.

Goods and Services Tax

5. Railway rolling stock imported temporarily free of duty pursuant to the Railway Rolling Stock (International Service) Remission Order, No. 3 shall be prescribed as a non-taxable import under item 8 of Schedule VII of the *Excise Tax Act*.

Taxe sur les produits et services

5. Le matériel roulant de chemin de fer importé provisoirement au Canada en franchise des droits de douane en vertu du Décret de remise n° 3 visant le matériel roulant de chemin de fer (service international) sera classé comme importation non-taxable en vertu du paragraphe 8 de l'annexe VII de la *Loi sur la taxe d'accise*.

REFERENCES

ISSUING OFFICE —

Licensing Division

LEGISLATIVE REFERENCES —

Order in Council P.C. 1975-1974, August 27, 1975
C.R.C., c. 782 *Financial Administration Act*
Excise Tax Act

HEADQUARTERS FILE —

7696-0

SUPERSEDED MEMORANDA "D"—

D3-6-2, June 1, 1986

OTHER REFERENCES —

N/A

SERVICES PROVIDED BY THE DEPARTMENT ARE AVAILABLE IN BOTH OFFICIAL LANGUAGES.

THIS MEMORANDUM IS ISSUED UNDER THE AUTHORITY OF THE DEPUTY MINISTER OF NATIONAL REVENUE, CUSTOMS AND EXCISE.

January 1, 1991

RÉFÉRENCES

BUREAU DE DIFFUSION —

Division des agréments

RÉFÉRENCES LÉGALES —

Décret du conseil C.P. 1975-1974, 27 août 1975
C.R.C., c. 782, *Loi sur la gestion des finances publiques*
Loi sur la taxe d'accise

DOSSIER DE L'ADMINISTRATION CENTRALE —

7696-0

CECI ANNULE LES MÉMORANDUMS «D» —

D3-6-2, 1 juin 1986

AUTRES RÉFÉRENCES —

s/o

LES SERVICES FOURNIS PAR LE MINISTÈRE SONT DISPONIBLES DANS LES DEUX LANGUES OFFICIELLES.

CE MÉMORANDUM A L'APPROBATION DU SOUS-MINISTRE DU REVENU NATIONAL, DOUANES ET ACCISE.

1 janvier 1991

Ottawa, January 1, 1991

SUBJECT

FOREIGN RAILWAY ROLLING STOCK, OWNED OR CONTROLLED BY OTHER THAN UNITED STATES RAILWAYS, ENTERING CANADA FOR USE IN INTERNATIONAL SERVICE

This Memorandum outlines the conditions under which a remission may be granted on railway rolling stock owned or controlled by other than United States railways when imported for use in international service.

Regulations

ORDER RESPECTING THE REMISSION OF CUSTOMS DUTY PAID OR PAYABLE ON FOREIGN RAILWAY ROLLING STOCK ENTERING CANADA FOR USE IN INTERNATIONAL SERVICE

Short Title

1. This Order may be cited as the *Railway Rolling Stock (International Service) Remission Order, No. 4.*

Interpretation

2. In this Order,

''international service'' means the use while loaded or empty of railway rolling stock dispatched on a direct route from a place in Canada to a place in the United States or from a place in the United States to a place in Canada and includes loading and unloading in Canada while on the direct route; *(service international)*

''Minister'' means the Minister of National Revenue; *(Ministre)*

''monthly rental charge'' means, in respect of any railway rolling stock, the average monthly rental charge for the use in Canada of that railway rolling stock; *(loyer mensuel)*

''railway rolling stock'' means railway passenger, baggage and freight cars that are manufactured in the United States but are not the property of or under the control of a United States railway; *(matériel roulant)*

''temporarily diverted'' means removed from international service and placed in Canadian domestic service for ninety days or less in any one calendar year. *(affecté temporairement à une autre fin)*

Ottawa, le 1er janvier 1991

OBJET

MATÉRIEL ROULANT DE CHEMIN DE FER ÉTRANGER QUI N'EST PAS LA PROPRIÉTÉ DE COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER DES ÉTATS-UNIS NI SOUS LE CONTRÔLE DE TELLES COMPAGNIES ET QUI ENTRE AU CANADA POUR ASSURER UN SERVICE INTERNATIONAL

Le présent mémorandum énonce les conditions selon lesquelles une remise peut être accordée sur le matériel roulant qui n'est pas la propriété de compagnies de chemins de fer des États-Unis ni sous le contrôle de telles compagnies quand il est importé pour assurer un service international.

Règlement

DÉCRET CONCERNANT LA REMISE DES DROITS DE DOUANE PAYÉS OU PAYABLES SUR LE MATÉRIEL ROULANT DE CHEMINS DE FER ÉTRANGER QUI ENTRE AU CANADA POUR ASSURER UN SERVICE INTERNATIONAL

Titre abrégé

1. Le présent décret peut être cité sous le titre : *Décret de remise nº 4 visant le matériel roulant de chemins de fer (service international).*

Interprétation

2. Dans le présent décret,

«affecté temporairement à une autre fin» signifie retiré du service international et affecté au service canadien intérieur pour un maximum de quatre-vingt-dix jours par année civile; *(temporarily diverted)*

«loyer mensuel» s'entend, pour ce qui est du matériel roulant, du loyer mensuel moyen versé pour l'utilisation au Canada de ce matériel roulant; *(monthly rental charge)*

«matériel roulant» désigne les voitures pour voyageurs et les wagons à bagages ou à marchandises qui sont fabriqués aux États-Unis mais dont les compagnies ferroviaires américaines n'ont ni la propriété ni le contrôle; *(railway rolling stock)*

«Ministre» désigne le ministre du Revenu national; *(Minister)*

«service international» s'entend de l'utilisation, d'un endroit au Canada à un endroit aux États-Unis, ou vice versa, de matériel roulant, chargé ou à vide, sur un parcours direct, y compris le chargement et le déchargement au Canada au cours de ce parcours. *(international service)*

. . . 2

Remission

3. Subject to the conditions set out in sections 4 and 5, remission is hereby granted of customs duty paid or payable on or after November 19, 1974 by an importer of any railway rolling stock that enters Canada for use in international service.

Conditions

4. Where, pursuant to section 3, remission is granted of the customs duty paid or payable by an importer of any railway rolling stock and the railway rolling stock is temporarily diverted, the importer shall,

(a) for each month or portion thereof that the temporary diversion continues, pay customs duty at the rate of seventeen and one-half per cent, calculated on the monthly rental charge for the railway rolling stock; and

(b) report the temporary diversion, as required by the Minister.

5. Where, pursuant to section 3, remission is granted of the customs duty paid or payable by an importer of any railway rolling stock and the railway rolling stock is then transferred to Canadian domestic service otherwise than by being temporarily diverted, the importer shall pay customs duty at the current rate, on a value determined in accordance with the valuation provisions of the *Customs Act*, of the railway rolling stock at the time of transfer.

Remise

3. Il est accordé aux conditions énoncées aux articles 4 et 5, une remise des droits de douane payés ou payables, à compter du 19 novembre 1974, par l'importateur, sur le matériel roulant qui entre au Canada pour assurer un service international.

Conditions

4. Lorsqu'en vertu de l'article 3, la remise des droits de douane payés ou payables par un importateur de matériel roulant est accordée et que ledit matériel est affecté temporairement à une autre fin, l'importateur doit :

a) pour chaque mois ou partie de mois que dure l'affectation temporaire, payer les droits de douane, au taux de dix-sept et demi pour cent, sur le loyer mensuel du matériel roulant; et

b) signaler l'affectation temporaire conformément aux directives du Ministre.

5. Lorsqu'en vertu de l'article 3, la remise des droits de douane payés ou payables par un importateur de matériel roulant est accordée et que ledit matériel est ensuite transféré au service canadien intérieur sans être affecté temporairement à une autre fin, l'importateur doit payer les droits de douane, au taux courant, sur une valeur déterminée conformément aux dispositions de la *Loi sur les douanes* concernant l'évaluation, du matériel roulant au moment du transfert.

GUIDELINES AND GENERAL INFORMATION

1. Railway rolling stock, owned or controlled by other than United States railways, removed from international service and placed into Canadian domestic service for up to 90 days in any one calendar year are, until otherwise determined, subject to the following amounts of duty and goods and services tax (GST):

Per Month or Fraction Thereof

	Duty	GST
Box cars		
Plain	$30	14
Equipped	$38	18
Covered Hoppers	$36	17
Hoppers	$30	14
Gondolas	$30	14
General Flats	$27	13

LIGNES DIRECTRICES ET RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

1. Matériel roulant de chemins de fer qui n'est pas la propriété de compagnies de chemins de fer des États-Unis ni sous le contrôle de tels compagnies, retirés du service international et affectés au service intérieur canadien pendant une période pouvant aller jusqu'à 90 jours dans une année civile, sont, jusqu'à détermination contraire, assujettis aux montants de droits et de la taxe sur les produits et services (TPS) :

Par mois ou fraction de mois

	Droit	TPS
Wagons couverts		
Simples	30 $	14
Équipés	38 $	18
Wagons à trémie couverts	36 $	17
Wagons à trémie	30 $	14
Plates-formes roulantes	30 $	14
Plates-formes générales	27 $	13

	Duty	GST
Multi-level Flats	$33	16
COFC and TOFC Flats	$39	18
Other Special Flats	$32	15
Refrigerators		
Mechanical	$50	23
Standard Bunker, MDT and NRC Reefers	$33	16
Insulated	$41	19
Stock Cars	$19	9
Cabooses	$28	13
Passenger Cars (per day)	$22	10
Tank Cars		
Riveted	$16	8
Welded		
0 — 45 456.34 litre (9999 gal.) capacity 45 460.9 litre (10 000 gal.)	$35	16
— 68 186.8 litre (14 999 gal.) capacity 68 191.4 litre (15 000 gal.)	$43	20
— 90 917.3 litre (19 999 gal.) capacity 90 921.8 litre (20 000 gal.)	$62	29
— 113 647.7 litre (24 999 gal.) capacity 113 652.3 litre (25 000 gal.)	$50	23
— 136 378.2 litre (29 999 gal.) capacity 136 382.7 litre (30 000 gal.) and over capacity	$55 $62	26 29

2. Users of railway rolling stock subject to duty under the provision of section 4 of the Regulations, are required to submit reports dated January 1, April 1, July 1 and October 1 of each year, giving particulars of the imported cars used by them in domestic service in Canada during the preceding quarter.

3. These reports, accompanied by copies of Customs accounting documents must be sent to:

Department of National Revenue
Customs and Excise
Ottawa, Ontario
K1A 0L5

Attention: Transport and Traffic Audit Section, Investigations Division.

4. All Customs documents relating to goods imported in accordance with this Order are to bear the number of this Order in Council (see legislative references).

	Droit	TPS
Plates-formes à niveaux multiples	33 $	16
Plates-formes COFC et TOFC	39 $	18
Autres plates-formes spéciales	32 $	15
Wagons frigorifiques		
Mécaniques	50 $	23
Réservoir ordinaire, wagons frigorifiques MDT et NRC	33 $	16
Calorifugés	41 $	19
Wagons à bestiaux	19 $	9
Fourgons	28 $	13
Voitures à voyageurs (par jour)	22 $	10
Wagons-citernes		
Rivés	16 $	8
Soudés		
Capacité de 0 — 45 456,34 litres (9 999 gal.)	35 $	16
Capacité de 45 460,9 litres (10 000 gal.) — 68 186,8 litres (14 999 gal.)	43 $	20
Capacité de 68 191,4 litres (15 000 gal.) — 90 917,3 litres (19 999 gal.)	62 $	29
Capacité de 90 921,8 litres (20 000 gal.) — 113 647,7 litres (24 999 gal.)	50 $	23
Capacité de 113 652,3 litres (25 000 gal.) — 136 378,2 litres (29 999 gal.)	55 $	26
Capacité de 136 382,7 litres (30 000 gal.) et plus	62 $	29

2. Les utilisateurs de matériel roulant de chemins de fer assujettis à des droits en vertu des dispositions de l'article 4 du règlement doivent présenter des rapports portant la date du 1er janvier, du 1er avril, du 1er juillet et du 1er octobre de chaque année, en donnant des détails sur les wagons importés qu'ils ont utilisés pour assurer un service intérieur canadien pendant le trimestre précédent.

3. Ces rapports, accompagnés d'exemplaires de déclarations en détail des Douanes doivent être envoyés au :

Ministère du Revenu national
Douanes et Accise
Ottawa (Ontario)
K1A 0L5

À l'attention de la Division des enquêtes, vérification des transports et du trafic

4. Tous les documents douaniers ayant trait aux marchandises importées conformément à ce décret doivent indiquer le numéro du décret du conseil (voir les références légales).

5. Copies of all relevant Customs import accounting documents, adjustment request documents and export declarations must be forwarded by the importer to the address provided in paragraph 3 of this Memorandum.

Goods and Services Tax

6. Railway rolling stock temporarily imported into Canada free of duty under the Railway Rolling Stock (International Service) Remission Order, No. 4 will be prescribed as a non-taxable import under Item 8 of Schedule VII of the *Excise Tax Act*.

7. Railway rolling stock diverted to domestic service and subject to partial customs duty pursuant to the above noted remission order will be subject to GST on the rental value or charge for the equipment as specified in regulations made pursuant to subsection 215(2) of Part IX of the *Excise Tax Act*. Paragraph 1 of this memorandum reflects the amounts of GST applicable for railway rolling stock diverted to domestic use.

5. Les copies des documents de déclaration en détail d'importation, des documents de la demande de rectification et des déclarations d'exportation douanière pertinentes doivent être envoyés par l'importateur à l'adresse indiquée au paragraphe 3 de ce mémorandum.

Taxe sur les produits et services

6. Le matériel roulant de chemins de fer importé provisoirement au Canada en franchise des droits de douane en vertu du Décret de remise n° 4 visant le matériel roulant de chemins de fer (service international) seront classés importations non-taxables en vertu de l'Article 8 de l'annexe VII de la *Loi sur la taxe d'accise*.

7. Le matériel roulant de chemins de fer affecté au service intérieur canadien et assujetti au droit de douane partiel en vertu du décret du conseil susmentionné sera assujetti à la TPS calculé sur la valeur de location ou sur la somme exigée pour le matériel, en vertu du règlement d'application du paragraphe 215(2) de la partie IX de la *Loi sur la taxe d'accise*. Le paragraphe 1 de ce mémorandum énonce les montants de TPS exigés sur le matériel roulant de chemins de fer affecté au service intérieur canadien.

. . . Reference Page / Page de références

REFERENCES

ISSUING OFFICE —

Licencing Division

LEGISLATIVE REFERENCES —

Financial Administration Act
Order in Council P.C. 1975-1975, August 27, 1975
Excise Tax Act

HEADQUARTERS FILE —

7696-0

SUPERSEDED MEMORANDA "D"—

D3-6-3, January 1, 1988

OTHER REFERENCES —

N/A

SERVICES PROVIDED BY THE DEPARTMENT ARE AVAILABLE IN BOTH OFFICIAL LANGUAGES.

THIS MEMORANDUM IS ISSUED UNDER THE AUTHORITY OF THE DEPUTY MINISTER OF NATIONAL REVENUE, CUSTOMS AND EXCISE.

January 1, 1991

RÉFÉRENCES

BUREAU DE DIFFUSION —

Division des agréments

RÉFÉRENCES LÉGALES —

Loi sur la gestion des finances publiques
Décret du conseil C.P. 1975-1975, 27 août 1975
Loi sur la taxe d'accise

DOSSIER DE L'ADMINISTRATION CENTRALE —

7696-0

CECI ANNULE LES MÉMORANDUMS «D» —

D3-6-3, 1 janvier 1988

AUTRES RÉFÉRENCES —

s/o

LES SERVICES FOURNIS PAR LE MINISTÈRE SONT DISPONIBLES DANS LES DEUX LANGUES OFFICIELLES.

CE MÉMORANDUM A L'APPROBATION DU SOUS-MINISTRE DU REVENU NATIONAL, DOUANES ET ACCISE.

1 janvier 1991

Revenue Canada
Customs and Excise

Revenu Canada
Douanes et Accise

MEMORANDUM D3-6-4

Ottawa, December 21, 1992

SUBJECT

FOREIGN RAILWAY ROLLING STOCK IMPORTED FOR DOMESTIC USE

This Memorandum outlines the conditions under which a remission may be granted on railway rolling stock imported for use in domestic service.

Regulations

ORDER RESPECTING THE REMISSION OF CUSTOMS DUTIES PAID OR PAYABLE ON RAILWAY ROLLING STOCK IMPORTED FOR USE IN CANADIAN DOMESTIC SERVICE

Short Title

1. This Order may be cited as the *Railway Rolling Stock (Canadian Domestic Service) Remission Order, No. 2.*

Interpretation

2. In this Order,

"available" means, in respect of any railway rolling stock, that it is available when needed from Canadian production or other Canadian sources in sufficient quantities at a reasonable cost;
"Minister" means the Minister of National Revenue;
"railway rolling stock" means railway passenger, baggage and freight cars.

Ottawa, le 21 décembre 1992

OBJET

MATÉRIEL ROULANT DE CHEMIN DE FER ÉTRANGER IMPORTÉ POUR ASSURER LE SERVICE INTÉRIEUR

Le présent Mémorandum énonce les conditions auxquelles une remise peut être accordée sur le matériel roulant de chemin de fer importé pour assurer le service intérieur.

Règlement

DÉCRET CONCERNANT LA REMISE DES DROITS DE DOUANE PAYÉS OU PAYABLES SUR LE MATÉRIEL ROULANT DE CHEMIN DE FER ÉTRANGER IMPORTÉ POUR ASSURER LE SERVICE INTÉRIEUR AU CANADA

Titre abrégé

1. Le présent décret peut être cité sous le titre : *Décret de remise n° 2 visant le matériel roulant de chemin de fer (service canadien intérieur).*

Interprétation

2. Dans le présent décret,

«disponible» signifie, en parlant de matériel roulant, qu'on peut au besoin en obtenir de l'espèce désirée sur le marché grâce à la production ou à d'autres sources canadiennes;
«matériel roulant» désigne les voitures pour voyageurs et les wagons à bagages ou à marchandises;
«Ministre» désigne le ministre du Revenu national.

. . . 2

Remission

3. Subject to the conditions set out in sections 4 and 5, remission is hereby granted of the customs duties paid or payable by the importer of any railway rolling stock that enters Canada on or after November 19, 1974 for use in Canadian domestic service.

Conditions

4. No remission of customs duties shall be granted, pursuant to section 3, in respect of any kind of railway rolling stock imported into Canada unless it is established to the satisfaction of the Minister, that at the time of importation, railway rolling stock of that kind was not available in Canada.

5. Where, pursuant to section 3, remission is granted to the importer of any railway rolling stock and the railway rolling stock remains in Canadian domestic service,

(a) after railway rolling stock of that kind becomes available in Canada, or

(b) after the expiration of one year from the date it was imported,

whichever is the first to occur, the importer shall pay customs duties at the current rate, on a value determined in accordance with the valuation provisions of the *Customs Act*, at the time railway rolling stock of that kind became available in Canada or after the expiration of one year from the date it was imported, as the case may be.

Remise

3. Il est accordé aux conditions prévues aux articles 4 et 5, une remise des droits de douane payés ou payables, à compter du 19 novembre 1974, par l'importateur, sur le matériel roulant qui entre au Canada pour assurer un service intérieur au Canada.

Conditions

4. Aucune remise des droits de douane sur le matériel roulant importé au Canada n'est accordé aux termes de l'article 3 sans qu'il ne soit établi à la satisfaction du Ministre qu'à l'époque de son importation ce matériel n'était pas disponible au Canada.

5. Lorsqu'en vertu de l'article 3, une remise est accordée à un importateur de matériel roulant et que ledit matériel assure encore un service canadien intérieur

a) bien que du matériel roulant soit devenu disponible au Canada, ou

b) plus d'un an après la date de son importation,

selon que l'une ou l'autre éventualité s'est produite la première, l'importateur doit payer les droits de douane, au taux courant, sur une valeur déterminée conformément aux dispositions de la *Loi sur les douanes* concernant l'évaluation, de ce matériel, à ce moment-là.

GUIDELINES AND GENERAL INFORMATION

Application for Remission on Rolling Stock Imported for Use in Domestic Service

1. Application for remission of customs duties under these Regulations must be made in writing and forwarded to:

Department of National Revenue
Customs and Excise
Ottawa, Ontario
K1A 0L5

Attention: Carrier Control
Transportation Division

LIGNES DIRECTRICES ET RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Demande de remise sur le matériel roulant importé pour assurer le service intérieur

1. Toute demande de remise de droits de douane en vertu du Règlement doit être faite par écrit et envoyée au :

Ministère du Revenu national
Douanes et Accise
Ottawa (Ontario)
K1A 0L5

À l'attention du Contrôle des transporteurs
Division des transports

2. A separate application should be made for each type of railway rolling stock.

3. An application should include the following information:

(a) a detailed description of the railway rolling stock including quantity, owner, type, model, age, value for duty, car markings and other detailed description;

(b) the industry in which the railway rolling stock will be used. Complete information should be provided regarding the manner in which the railway rolling stock will be employed;

(c) the efforts made to obtain reasonably equivalent rolling stock in Canada, including the names of lessors, contact's name and phone number and the date they were contacted. Please attach copies of the inquiries, demonstrating there is no equivalent rolling stock available;

(d) a description of the advantages of the railway rolling stock applied for, in comparison to the railway rolling stock available from Canadian sources. Please explain why Canadian railway rolling stock would be unsuitable; and

(e) the actual or expected date of importation and export date; and the amount, if any, of customs duties paid at time of importation.

Additional Authorizations for Remission

4. Authorizations for additional periods of remission of duty for foreign railcars operating in domestic service pursuant to P.C. 1975-1973 (D3-6-4) may be obtained without the need to export the car, provided that:

(a) the application for additional authorization is received before the current authority expires;

(b) the importer establishes in the request that there is no suitable rolling stock available in Canada (refer to section 3*(c)* of the Guidelines); and

2. Une demande distincte doit être faite pour chaque genre de matériel roulant de chemin de fer.

3. Toute demande doit renfermer les renseignements qui suivent :

a) une description détaillée du matériel roulant de chemin de fer, y compris la quantité, le propriétaire, le genre, le modèle, l'âge, la valeur en douane, les marques sur les voitures ou les wagons et autres précisions similaires;

b) l'industrie dans laquelle le matériel roulant de chemin de fer doit être utilisé. Des renseignements complets doivent être fournis sur la façon dont le matériel doit être utilisé;

c) les efforts déployés afin d'obtenir un matériel roulant d'une équivalence raisonnable au Canada, y compris le nom des loueurs, le nom et le numéro de téléphone de la personne contactée et la date où elle l'a été. Veuillez annexer des copies des demandes de renseignements qui démontrent qu'il n'y a pas de matériel roulant équivalent disponible;

d) une description des avantages du matériel roulant de chemin de fer visé par la demande, comparativement au matériel roulant de chemin de fer disponible chez des sources canadiennes. Veuillez expliquer pourquoi le matériel roulant de chemin de fer canadien n'est pas convenable;

e) la date réelle ou prévue de l'importation et de l'exportation, ainsi que le montant, s'il en est, des droits de douane payés au moment de l'importation.

Autorisations supplémentaires pour remise

4. Des autorisations pour des périodes supplémentaires de remise de droits sur des voitures ou des wagons étrangers affectés au service intérieur conformément au C.P. 1975-1973 (D3-6-4) peuvent être obtenues sans qu'il ne soit nécessaire d'exporter la voiture ou le wagon, à la condition que :

a) la demande d'autorisation supplémentaire soit reçue avant l'expiration de l'autorisation en vigueur;

b) l'importateur établisse, dans la demande, qu'il n'y a pas de matériel roulant convenable disponible au Canada (voir l'alinéa 3*c)* des Lignes directrices);

(c) the railway car does not remain in Canada for more than 36 months (i.e., three authorizations of 12 months.

5. The application for an additional authorization would be made to Carrier Control in the same manner as outlined in section 3. The request must be received before the current authorization expires and the request should make reference to previous authorizations.

6. If railway rolling stock is imported after a notice of remission is received, the notice must be presented at the Customs point of importation in order to obtain clearance of the goods on a remission basis. It should be noted that failure to do so, will result in a requirement to pay the applicable duties and taxes. The accounting document must bear the number of the Order in Council. (See Legislative References.)

General Conditions of Authorization

7. Pursuant to section 6 of the Regulations, users of railway rolling stock are required to submit reports in writing to the address provided in paragraph 1 of this Memorandum, dated January 1, April 1, July 1 and October 1 of each year, giving particulars of the imported cars used by them in domestic service in Canada during the preceding quarter. The reports shall be accompanied by copies of accounting documents.

8. Railcars must be imported within 90 days of this authorization.

9. It is the importer's responsibility to advise Customs if all or part of the railcars identified in this authorization are not imported.

Customs Accounting Document

10. Customs accounting document, form B 3 must be:

(a) presented to Customs within 30 days of the date of importation of the last car imported under this authorization. It must contain a reference to Order in Council P.C. 1975-1973 in field 26, Special Authority, and to Carrier Control's authorization number (i.e., CCR - 92/150) in field 16;

c) la voiture ou le wagon ne demeure pas au Canada plus de 36 mois (c'est-à-dire trois autorisations de 12 mois).

5. La demande d'autorisation supplémentaire doit être adressée au Contrôle des transporteurs de la façon indiquée à l'article 3. Elle doit être reçue avant l'expiration de l'autorisation en vigueur et elle doit mentionner toute autorisation antérieure.

6. Si le matériel roulant de chemin de fer est importé après la réception d'un avis de remise, l'avis doit être présenté au point d'importation des Douanes afin de dédouaner les marchandises en application de la remise. Il est à noter qu'il faut payer les droits et les taxes exigibles si cela n'est pas fait. Le document de déclaration en détail doit porter le numéro du décret du conseil. (Voir les Références légales.)

Conditions générales de l'autorisation

7. En vertu de l'article 6 du règlement, les utilisateurs de matériel roulant de chemin de fer devront présenter à l'adresse indiquée au paragraphe 1 de ce mémorandum, des déclarations écrites portant respectivement les dates du 1er janvier, du 1er avril, du 1er juillet et du 1er octobre de chaque année, et donnant des précisions sur les wagons et les voitures importés qu'ils ont utilisés pour assurer un service intérieur canadien pendant le trimestre précédent. Les déclarations devront être accompagnées d'exemplaires de déclarations en détail.

8. Les voitures ou les wagons doivent être importés dans les 90 jours de l'autorisation.

9. Il incombe à l'importateur d'aviser les Douanes si tout ou partie des voitures ou des wagons mentionnés dans l'autorisation n'est pas importé.

Document de déclaration en détail des Douanes

10. Le document de déclaration en détail des Douanes, la formule B 3, doit être :

a) présenté aux Douanes dans les 30 jours de la date d'importation de la dernière voiture ou du dernier wagon importé en vertu de l'autorisation. Il doit faire état du décret du conseil C.P. 1975-1973 dans la zone 26, Autorisation spéciale, et du numéro d'autorisation du Contrôle des transporteurs (c'est-à-dire CCR - 92/150) dans la zone 16;

(b) accompanied by a copy of this authorization and a detailed description of the railcars imported including:

(1) name(s) of the owner(s) of each railcar

(2) type, model, age, value for duty and car markings and number of each railcar;

(c) retained on your files and available to Customs Auditors upon request.

b) accompagné d'une copie de l'autorisation et d'une description détaillée des voitures ou des wagons importés, y compris :

(1) le nom du ou des propriétaires de chaque voiture ou wagon

(2) le genre, le modèle, l'âge, la valeur en douane et les marques et le numéro de chaque voiture ou wagon;

c) conservé dans vos dossiers et être accessible sur demande aux vérificateurs des douanes.

Proof of Export

11. Importers are advised that:

(a) it is their responsibility to provide the regional Customs office, Remission Section, at the place where the goods have been accounted for, with proof that any railcars covered by this authorization have been exported. This must occur within 30 days of the exportation of the last railcar or the expiration of this authorization, whichever is earlier;

(b) validated A 5 Report Outward Rail, certified form E 15, Identification of Goods Exported or Destroyed, U.S. Customs reports, internal off-line reports, interline reports with a U.S. line, etc. may be acceptable as proof of export, provided that *(a)* they clearly indicate that the railcars in question have left Canada, and *(b)* show the date of departure.

Preuve d'exportation

11. Les importateurs sont avisés :

a) qu'il leur appartient de fournir, au bureau de douane régional, Section des remises, à l'endroit où les marchandises ont été déclarées en détail, une preuve de l'exportation de toute voiture ou de tout wagon visé par l'autorisation. Ils doivent le faire dans les 30 jours de l'exportation de la dernière voiture ou du dernier wagon ou de l'expiration de l'autorisation, suivant la plus rapprochée de ces dates;

b) une formule A 5 validée, Déclaration à la sortie — fret ferroviaire, une formule E 15 attestée, Identification des marchandises exportées ou détruites, des rapports de la douane américaine, des rapports internes hors réseau, des rapports interréseaux avec une ligne américaine, etc. peuvent être acceptés comme preuve d'exportation pourvu qu'ils indiquent clairement que les voitures ou les wagons en question ont quitté le Canada et mentionnent la date de leur départ.

Failure to Respect Conditions of Authorization

12. Failure to respect these conditions for any railcar imported under this authorization will result in full duty being assessed against that car.

Défaut de se conformer aux conditions de l'autorisation

12. Le défaut de se conformer à ces conditions dans le cas d'une voiture ou d'un wagon importé en vertu de l'autorisation entraîne l'imposition intégrale des droits sur la voiture ou le wagon.

Cancellation

13. The authorization will cease automatically if any railcar covered hereunder is removed from Canada for any reason, including it being placed in international service. This does not apply to railcars being used for intransit movements through the U.S. where such cars are moving in domestic service.

Goods and Services Tax

14. Railway rolling stock imported temporarily, free of customs duties, pursuant to the Railway Rolling Stock (Canadian Domestic Service) Remission Order No. 2 shall be prescribed as a non-taxable import under item 8 of Schedule VII of the *Excise Tax Act*.

Annulation

13. L'autorisation prend fin automatiquement si une voiture ou un wagon visé par l'autorisation quitte le Canada pour une raison quelconque, y compris son affectation au service international. Ceci ne s'applique pas aux voitures ou aux wagons utilisés dans des déplacements en transit aux États-Unis lorsqu'ils sont en service intérieur.

Taxe sur les produits et services

14. Le matériel roulant de chemin de fer importé temporairement en franchise des droits de douane, conformément au Décret de remise n° 2 visant le matériel roulant de chemin de fer (service canadien intérieur), doit être classé comme importation non taxable en vertu de l'article 8 de l'annexe VII de la *Loi sur la taxe d'accise*.

REFERENCES

ISSUING OFFICE —

Transportation Division

LEGISLATIVE REFERENCES —

Financial Administration Act, section 17
Order in Council P.C. 1975-1973, August 27, 1975
C.R.C., c. 781
Excise Tax Act

HEADQUARTERS FILE —

7697-0

SUPERSEDED MEMORANDA "D" —

D3-6-4, January 1, 1991

OTHER REFERENCES —

N/A

RÉFÉRENCES

BUREAU DE DIFFUSION —

Division des transports

RÉFÉRENCES LÉGALES —

Loi sur la gestion des finances publiques, article 17
Décret du conseil C.P. 1975-1973, le 27 août 1975
C.R.C., c. 781
Loi sur la taxe d'accise

DOSSIER DE L'ADMINISTRATION CENTRALE —

7697-0

CECI ANNULE LES MÉMORANDUMS «D» —

D3-6-4, le 1er janvier 1991

AUTRES RÉFÉRENCES —

s/o

SERVICES PROVIDED BY THE DEPARTMENT ARE AVAILABLE IN BOTH OFFICIAL LANGUAGES.

LES SERVICES FOURNIS PAR LE MINISTÈRE SONT DISPONIBLES DANS LES DEUX LANGUES OFFICIELLES.

THIS MEMORANDUM IS ISSUED UNDER THE AUTHORITY OF THE DEPUTY MINISTER OF NATIONAL REVENUE, CUSTOMS AND EXCISE.

CE MÉMORANDUM A L'APPROBATION DU SOUS-MINISTRE DU REVENU NATIONAL, DOUANES ET ACCISE.

December 21, 1992

Le 21 décembre 1992

MEMORANDUM D3-6-5

Ottawa, December 20, 1993

SUBJECT

FOREIGN RAILWAY LOCOMOTIVES AND MISCELLANEOUS RAILWAY EQUIPMENT

This Memorandum outlines the conditions under which a partial remission may be granted on locomotives and miscellaneous railway equipment imported for temporary use in Canada by railway companies.

Regulations

ORDER RESPECTING THE REMISSION OF CUSTOMS DUTY PAID OR PAYABLE ON LOCOMOTIVES AND MISCELLANEOUS RAILWAY EQUIPMENT IMPORTED FOR TEMPORARY USE IN CANADA

"The Board recommends that authority be granted, under the provisions of Section 22 of *The Financial Administration Act,* for the refund or remission of customs duty and taxes paid or ordinarily payable on locomotives and miscellaneous railway equipment imported for temporary use in Canada by railroad companies and when authorised by the Minister, such refund or remission to be subject to a deduction equivalent to duty and taxes on 1/120th of the value of the equipment in its condition as imported for each month or portion thereof it remains in Canada, but not less than $25 in each case, and conditional on exportation under customs supervision within such period of time as may be determined by the Minister, but not longer than twelve months from the date of original importation"

Ottawa, le 20 décembre 1993

OBJET

LOCOMOTIVES ÉTRANGÈRES ET MATÉRIEL FERROVIAIRE DIVERS

Le présent mémorandum décrit les conditions selon lesquelles une remise partielle peut être accordée à l'égard de locomotives et de matériel ferroviaire divers importés pour être utilisés provisoirement au Canada par des compagnies de chemin de fer.

Règlement

DÉCRET CONCERNANT LA REMISE DES DROITS DE DOUANE PAYÉS OU PAYABLES À L'ÉGARD DE LOCOMOTIVES ET DE MATÉRIEL FERROVIAIRE IMPORTÉS POUR ÊTRE UTILISÉS PROVISOIREMENT AU CANADA

«La Commission recommande d'autoriser, en vertu des dispositions de l'article 22 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, le remboursement ou la remise des droits de douane et des taxes payés ou généralement payables à l'égard de locomotives et de matériel ferroviaire importés pour être utilisés provisoirement au Canada par des compagnies de chemins de fer. Lorsque ce remboursement ou cette remise est autorisé par le Ministre, il faut alors en déduire un montant équivalant aux droits et aux taxes sur 1/120 de la valeur du matériel, dans l'état dans lequel celui-ci est importé, pour chaque mois ou partie de mois pendant lequel le matériel demeure au Canada, le montant minimum étant de 25 $ dans chaque cas, à condition qu'il soit exporté sous supervision douanière dans le délai déterminé par le Ministre, délai qui ne doit pas dépasser douze mois à partir de la date de l'importation originale.»

. . . 2

GUIDELINES AND GENERAL INFORMATION

1. All applications for temporary importation and use in Canada of railway freight and passenger car equipment, railway motive power equipment for the repair, test and maintenance of railways in Canada must be submitted in writing seven working days prior to the anticipated date of importation. The applications are to be directed to the applicable regional Remissions units.

2. An application should include the following information:

(a) a detailed description of the locomotives and/or miscellaneous railway equipment including quantity, owner, type, Identification number, model, age, value for duty, as well as the dates required;

(b) indicate the Customs office where form B 3, *Canada Customs Coding Form*, is to be presented and the point of importation, if different.

3. Examples of miscellaneous railway equipment referred to in this Order in Council include:

(a) railway track equipment;

(b) repair equipment;

(c) testing equipment;

(d) maintenance equipment; and

(e) miscellaneous equipment used in maintaining rail right of ways.

4. All applications are reviewed by the regional Remissions units and the qualifying applicants are issued a letter of authorization.

5. Equipment authorized for importation on the 1/120 basis and under the provisions of the Order as it applies to foreign railway rolling stock, must be imported within 90 days of the date of the letter of authority.

LIGNES DIRECTRICES ET RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

1. Toutes les demandes relatives à l'importation et à l'utilisation provisoires au Canada de matériel ferroviaire pour wagons de marchandises et wagons de voyageurs, de matériel de force motrice ferroviaire pour la réparation, l'essai et l'entretien des chemins de fer au Canada doivent être envoyées par écrit, sept jours ouvrables avant la date prévue de l'importation. Les demandes doivent être transmises à l'Unité des remises des régions intéressées.

2. La demande doit comporter les renseignements suivants :

a) une description détaillée des locomotives ou du matériel ferroviaire divers, incluant la quantité, le nom du propriétaire, le type, le numéro d'identification, le modèle, l'âge, la valeur en douane ainsi que la période requise;

b) le nom du bureau de douane où la formule B 3, *Douanes Canada — Formule de codage*, doit être présentée et, s'il est différent, le point d'importation.

3. Voici des exemples de matériel ferroviaire divers dont il est question dans le présent décret :

a) matériel de voie ferrée;

b) matériel de réparation ferroviaire;

c) matériel d'essai ferroviaire;

d) matériel d'entretien ferroviaire;

e) matériel d'entretien divers permettant de conserver l'emprise du chemin de fer.

4. Toute demande doit être examinée par l'Unité des remises de la région en cause qui remettra ensuite à l'importateur une lettre d'autorisation.

5. Le matériel dont l'importation est autorisée en vertu du programme 1/120 et des dispositions du décret visant le matériel roulant des chemins de fer étranger doit être importé dans les 90 jours de l'autorisation écrite.

6. The Order states that the equipment must remain in the country no longer than 12 months from the date of the **original** importation.

Notice of Cancellation

7. It is the importer's responsibility to notify the applicable regional Remissions units in writing, if all or part of the locomotives and/or equipment identified in this authorization are not imported.

Extension of Authority for Remission

8. All applications for extension of authority for remission must:

(a) have Customs approval for periods beyond the original period granted. For example, if the original authorization was for six months and the applicant wishes to have an additional three months, a new application must be submitted for the additional three months. As stated in the previous section, the total maximum period of authorization is 12 months from the date of the original importation.

(b) be submitted in writing seven days prior to the expiry of the original authorization. The applications are to be directed to the applicable regional Remissions units.

Customs Accounting Document

9. The Customs accounting document, form B 3, must be:

(a) presented to Customs within 30 days of the date of importation of the last locomotive and/or equipment imported under this authorization. It must contain a reference to Order in Council P.C. 1953-18/894 in field 26, Special Authority;

(b) accompanied by a copy of the regional authorization;

(c) retained on your files and available to Customs auditors upon request.

6. Le décret stipule que le matériel ne doit pas rester au pays plus de 12 mois après la date de la **première** importation.

Avis d'annulation

7. Il incombe à l'importateur d'aviser par écrit l'Unité des remises des régions intéressées si la totalité ou une partie des locomotives ou du matériel faisant l'objet de l'autorisation n'est pas importée.

Prorogation de la période de remise

8. Tous les importateurs qui demandent une prorogation de la période de remise doivent respecter les conditions suivantes :

a) obtenir l'approbation des Douanes pour une prorogation au-delà de la période initialement accordée. Par exemple, si l'autorisation originale était pour une période de six mois et que l'importateur veut obtenir trois mois supplémentaires, une nouvelle demande doit être présentée pour les trois mois en question. Tel qu'indiqué dans la section précédente, la période d'autorisation maximum est de 12 mois à compter de la date de la première importation.

b) la demande doit être présentée par écrit, sept jours avant la date d'expiration de l'autorisation originale, à l'Unité des remises des régions appropriées.

Documents de déclaration en détail des Douanes

9. Le document de déclaration en détail des Douanes, la formule B 3, doit être :

a) présenté aux Douanes dans les 30 jours de la date d'importation de la dernière locomotive ou du dernier matériel importé en vertu de l'autorisation. Il doit faire état du décret du conseil C.P. 1953-18-894, dans la zone 26, Autorisation spéciale;

b) accompagné d'une copie de l'autorisation émise par la région;

c) conservé dans vos dossiers et être accessible sur demande aux vérificateurs des Douanes.

Proof of Export

10. Importers are advised that:

(a) it is their responsibility to provide the regional Customs office and the Remissions units, at the place where the goods have been accounted for with proof that any locomotive and/or equipment covered by this authorization have been exported. This must occur within 30 days of the exportation of the last locomotive and/or equipment, or the expiration of this authorization, whichever is earlier;

(b) validated A5 Report Outward Rail, U.S. entry or landing certificate, U.S. Customs reports, internal off-line reports, interline reports with a U.S. line, etc. may be acceptable as proof of export, provided that:

(1) they clearly indicate that the locomotive and/or equipment in question have left Canada; and

(2) show the date of departure.

Failure to Respect Conditions of Authorization

11. Failure to respect these conditions for any rail equipment imported under this authorization will result in full duty being assessed against that rail equipment.

Goods and Services Tax

12. Locomotive and miscellaneous railway equipment temporarily imported for domestic use as described in Order in Council P.C. 1953-18/894, June 9, 1953, will be subject to the Goods and Services Tax on 1/120 of the value for duty for each month in Canada, plus any applicable unremitted duty as prescribed in Regulations made under subsection 215(2) of Part IX of the *Excise Tax Act*.

Preuve d'exportation

10. Les importateurs sont avisés :

a) qu'il leur appartient de fournir au bureau de douane régional et aux unités des remises, à l'endroit où les marchandises ont été déclarées en détail, une preuve de l'exportation de toute locomotive ou de tout matériel visé par l'autorisation. Ils doivent le faire dans les 30 jours de l'exportation de la dernière locomotive ou du dernier matériel ou de l'expiration de l'autorisation, suivant la plus rapprochée de ces dates;

b) qu'une formule A5 validée, Déclaration à la sortie-fret ferroviaire, des rapports de la douane américaine, des rapports internes hors réseau, des rapports interréseaux avec une ligne américaine, etc. peuvent être acceptés comme preuve d'exportation pourvu :

(1) qu'ils indiquent clairement que la locomotive ou le matériel en question a quitté le Canada;

(2) que la date de départ soit indiquée.

Défaut de se conformer aux conditions de l'autorisation

11. Le défaut de se conformer à ces conditions dans le cas du matériel ferroviaire importé en vertu de l'autorisation entraîne l'imposition intégrale des droits sur ce matériel.

Taxe sur les produits et services

12. Les locomotives et le matériel ferroviaire divers importés provisoirement pour usage national tel que décrit dans le décret du conseil C.P. 1953-18/894 du 9 juin 1953, seront soumis à la taxe sur les produits et services, calculée sur 1/120 de leur valeur en douane pour chaque mois de leur présence au Canada, plus tout droit non remis applicable par ailleurs en vertu du paragraphe 215(2) de la partie IX de la *Loi sur la taxe d'accise*.

. . . Reference Page / Page de références

REFERENCES

ISSUING OFFICE —

Transportation Division

LEGISLATIVE REFERENCES —

Financial Administration Act
Order in Council P.C. 1953-18/894, June 9, 1953
Excise Tax Act

HEADQUARTERS FILE —

7698-0

SUPERSEDED MEMORANDA "D" —

D3-6-5, January 1, 1991

OTHER REFERENCES —

N/A

RÉFÉRENCES

BUREAU DE DIFFUSION —

Division des transports

RÉFÉRENCES LÉGALES —

Loi sur la gestion des finances publiques
Décret du conseil C.P. 1953-18/894, le 9 juin 1953
Loi sur la taxe d'accise

DOSSIER DE L'ADMINISTRATION CENTRALE —

7698-0

CECI ANNULE LES MÉMORANDUMS «D» —

D3-6-5, le 1er janvier 1991

AUTRES RÉFÉRENCES —

s.o.

SERVICES PROVIDED BY THE DEPARTMENT ARE AVAILABLE IN BOTH OFFICIAL LANGUAGES.

LES SERVICES FOURNIS PAR LE MINISTÈRE SONT OFFERTS DANS LES DEUX LANGUES OFFICIELLES.

THIS MEMORANDUM IS ISSUED UNDER THE AUTHORITY OF THE DEPUTY MINISTER OF NATIONAL REVENUE, CUSTOMS, EXCISE AND TAXATION.

CE MÉMORANDUM A L'APPROBATION DU SOUS-MINISTRE DU REVENU NATIONAL, ACCISE, DOUANES ET IMPÔT.

December 20, 1993

Le 20 décembre 1993

Printed in Canada
Imprimé au Canada

Ottawa, April 11, 2013

MEMORANDUM D3-6-6

In Brief

RAIL CARGO – IMPORT MOVEMENTS

This memorandum replaces the Memorandum D3-6-6 dated May 1994. It has been revised to denote the following changes:

(a) Agency, Division and Branch names were revised to the current appellations.

(b) Paragraph 1 was added to reference the regulations that the memorandum refers.

(c) Paragraph 5 was deleted to reflect policy change.

(d) Paragraph 14 was revised for clarification of policy for multi carload shipments.

(e) Paragraphs 24 and 25 were revised for the regulations of other departments.

(f) Paragraph 29 was revised for clarifications of rail interline transfers.

(g) Paragraph 40 was updated to reflect policy change.

(h) Paragraphs 46-48 were updated to represent current policy and regulations for the transportation of dangerous goods.

(i) Paragraph 50 was updated to reflect current policy for rail delivery requirements and transfers to sufferance warehouses.

(j) Paragraphs 55-57 were updated to current administrative penalty policy.

(k) Paragraph 58 was added to reference the CBSA website and the Border Information Service contact information.

Printed in Canada

Ottawa, April 11, 2013

MEMORANDUM D3-6-6

RAIL CARGO – IMPORT MOVEMENTS

This memorandum outlines and explains specific Canada Border Services Agency (CBSA) requirements and procedures for reporting and controlling cargo imported into Canada by rail carriers.

GUIDELINES AND GENERAL INFORMATION

1. The *Customs Act*, the *Reporting of Imported Goods Regulations* and the *Transportation of Goods Regulations*, establish the time of report, manner of report and who reports goods entering or moving in-transit through Canada.

Security Requirements

2. To become bonded, a rail carrier must file $80,000 of security with the CBSA as outlined in Memorandum D3-1-1, *Policy Respecting the Importation and Transportation of Goods*.

Conveyance Report – Inward

3. Rail carriers must report conveyance and cargo to the CBSA when they arrive at the border. If there is no CBSA office at that point, carriers must report to the nearest CBSA office along the route.

4. The rail carrier has to present or transmit by electronic data interchange (EDI) to the CBSA, a form A 1, Train Report Inward. Alternatively and with prior permission of Import Programs Management Unit, the carrier can provide the internal train consist sheet.

5. The conveyance report must show each car's initials and numbers, whether the cars are local or through (in-transit), or loaded or empty.

6. For enforcement purposes, the CBSA will selectively do train checks when a freight train arrives. If, during a train check, CBSA discovers false information or if a car on the train is not shown on the report, the carrier is liable to penalty action. However, if the railway voluntarily reveals a discrepancy before the train check, CBSA will not apply a penalty.

7. If CBSA has to unload or move a load to examine it, the moving will be done by and at the expense of the carrier.

Cargo Control Documents Required

8. All freight shipments imported into Canada must be reported on an approved cargo control document or transmitted by EDI according to departmentally approved standards set out in the participant requirements document. The carrier can use form A8A(B), *Customs Cargo Control Document*, available at all CBSA offices or any privately printed cargo control document. Import Programs Management must accept the format for privately printed forms. For cargo control document specifications for privately printed documents, see Appendix C of Memorandum D3-1-1, *Policy Respecting the Importation and Transportation of Goods*. For instructions on how to complete form A8A(B), see Appendix E of Memorandum D3-1-1. Carriers, who want to transmit cargo control document data by EDI to the CBSA, must submit a written request to the Electronic Commerce Unit.

9. Railway carriers can number cargo control documents using either the series numbering system or the EDI numbering system. Those using the existing series numbering system must use their carrier code as the first four digits followed by a series of numbers which should not be duplicated for three years.

10. The EDI railway carriers must number the EDI cargo control document transmissions using the EDI numbering system. The cargo control number must have the carrier code (four numerics) + E (for EDI) + the car's initials and number (for non-containerized shipments) or the container's initials and number (for containerized shipments) + the waybill date. The cargo control number should be no longer than 25 characters. If the system fails, EDI railway carriers must present paper cargo control documents to CBSA using the EDI format numbering system. Please show the letter P as the 5th character of the cargo control number to indicate that it is a paper transaction.

11. Report empty cars on a cargo control document or by EDI only when the car is a freight shipment (importation) and the railway assessed a freight charge for the movement.

12. The carrier must report all shipments of Company Owned Material (COMAT) on a cargo control document or EDI transmission.

13. In the case of multi-car shipments of the same commodity from one shipper, consigned to one consignee and moving under one waybill, provide one cargo control document or transmission. The total number of cars must be

shown in the "No. of Packages" area. Show a list of all relevant car numbers or a note referring as to a list of car numbers attached in the "Description of Goods" area.

14. In less than carload shipments, where multiple shipments arrive within a single car must be documented as follows:

(a) When consigned to one consignee carried in one railcar a single cargo control document or transmission may be presented. The shipper name and address field on the cargo control document must be completed as "various". The carrier must be prepared to provide pro-bills or invoices identifying the various shippers at the time of presentation of the cargo control document, when requested by a border services officer.

(b) When consigned to multiple consignees, CBSA requires a cargo control document or transmission for each consignee. These cargo control documents or transmissions must show the same cargo control number, however, it will be made unique by the addition of a suffix. The suffix will be composed of two alpha characters starting with the first letter of the alphabet, e.g. AA, AB, AC. The length of the cargo control number and suffix cannot be more than 25 characters. With the suffix, CBSA can tell the difference between less-than-carload shipments and abstract cargo control document which use alphanumeric suffixes, e.g. X1, X2.

15. When the cargo is carried under the shipper's load and count contracts, the cargo control document or transmission must clearly be marked "shipper's load and count" and all units must be sealed by the shipper before transferring to the carrier.

16. In the case of car, container, or trailer-on-flatcar load lots (one type of commodity), show the actual number of cartons, cases, barrels, etc., of the commodity.

17. In case of bulk commodities, the quantity on the cargo control document or electronic report will be shown as "1", representing one railcar.

18. If cargo is to be released at an inland CBSA office, the notation "in bond" must be stamped or pre-printed on each copy of the cargo control document.

Cargo Reporting and Control Procedures

For Non-EDI Rail Carriers

19. At the point of importation, the railway agent must provide CBSA with a cargo control document for each shipment.

20. CBSA will compare the cargo control documents to form A 1, Train Report Inward, to ensure that there is a cargo control document for every railcar listed as loaded. If there are any discrepancies, CBSA will notify the railway agent immediately to arrange for the agent to provide all missing documents.

For EDI Rail Carriers

21. Before the goods arrive in Canada, the rail carrier must transmit by EDI to CBSA cargo details for each shipment destined for Canada. If CBSA finds discrepancies, the carrier will receive a reject message. If CBSA accepts the data, CBSA will store it in the CBSA EDI database pending arrival of the goods. Before or upon arrival of the goods in Canada, the rail carrier transmits by EDI, form A 1 Train Report Inward, identifying shipments for which CBSA have received and accepted cargo details.

22. When the in-bond freight arrives at its final destination (rail sufferance yard), the railway agent must endorse the longroom and customs delivery authority's copies of the cargo control document. CBSA does not need this endorsement if a car is left on an authorized private siding or in the case of EDI-transmitted cargo control documents.

23. The railway agent then must present a copy of the document to the consignee or broker to advise them of the arrival of the shipment. The consignee or broker must file these documents with CBSA when he or she presents the release document.

24. Shipments that cannot enter Canada due to CBSA prohibitions or the regulations of other government departments, such as the Canadian Food Inspection Agency (CFIA), must be returned immediately to the United States under CBSA control.

25. If CBSA must refer shipments to the CFIA for inspection, the CFIA will stamp the back of the longroom copy of the paper cargo control document or of the EDI white paper manifest when the importation is authorized.

26. If CBSA is releasing the goods from a railway-operated sufferance warehouse or team-track, the stamped and initialled CBSA delivery authority copy or white paper manifest is the agent's authority to release the shipment to the consignee.

27. CBSA does not need this authorization if the importer holds a licence for a type PS (private railway siding) rail sufferance warehouse for full carload lot shipments. In such cases, the carrier can deliver the car and its load directly to the consignee's premises. It is the consignee's responsibility to ensure that the seals are not broken and that the goods have not been removed before CBSA has authorized its release.

28. When CBSA authorizes the release, the border services officer will initial the customs delivery authority copy or a copy of the EDI white paper manifest and stamp "release" on it, to be returned to the railway carrier. In the case of EDI, CBSA will also transmit an electronic release message (CUSRES) to the rail carrier authorizing the release of the goods.

Interline Transfers

29. Post-audit rail carriers can transfer goods in bond to another bonded rail carrier to take to a destination under the post-audit carrier's original cargo control document. The original carrier remains liable while the next bonded rail carrier proceeds without liability to CBSA. However, if the final destination is indicated on the original cargo control document and the transfer is covered by an in-bond interline transfer document that meets CBSA requirements, the next bonded rail carrier becomes liable to CBSA and this applies irrespective of the number of bonded carriers participating in the movement of the in-bond shipment to destination. For more information on interline transfers, refer to Memorandum D3-1-1, *Policy Respecting the Importation and Transportation of Goods*. The transferring carrier will give the longroom and customs delivery authority copies or white paper manifest copies to the delivering carrier who will, in turn, give them to the importer at the destination.

30. When cars arrive at the destination in the services of one railway but are interchanged with another railway for local switching, it is the original carrier's responsibility to give the copies of the cargo control document to the importer or customs broker and to ensure that CBSA has released the goods before the interchange. In-bond cars given to importers who have bonded private siding privileges can be delivered immediately.

31. When in-bond goods are transferred to rail after arriving in Canada by another mode of transportation, the rail carrier must re-manifest the goods at the intermediate point unless, if the goods arrive by vessel, and the marine carrier is authorized to use the overland movement procedure. For more information on overland movements, refer to Memorandum D3-5-2, *Marine Cargo – Import Movements*.

In Transit Shipments for Exports by Marine

32. In-bond rail shipments transiting Canada intended for transfer to a marine carrier for export from Canada must be documented as follows:

(a) There has to be one cargo control document or EDI transmission for each container.

(b) The cargo control number on the cargo control document (non-EDI) should have an EX suffix to identify the shipment as in transit for export by marine. The EDI transmission should have a designated code indicating the shipment as in transit for export by marine.

(c) The "Number of Packages" area must show "1", representing one container, and the actual number of packages (piece count) must be shown in the "Description and Marks" area.

(d) The exporting marine carrier or agent must be identified in the "Description and Marks" area.

33. Carriers who do not use EDI must give the Mail and Station copies of the rail cargo control document to CBSA at the point of importation with form A 1, Train Report Inward. The rail carrier must give the longroom and customs delivery authority copies to the marine carrier, or agent, for CBSA with the vessel outward report. CBSA will return the CBSA delivery authority copy to the rail carrier after processing.

34. Carriers who use EDI must transmit the cargo control data to CBSA by EDI along with the EDI form A 1. The carrier must give two copies of the white paper manifests to the marine carrier, or agent, to give to CBSA with the vessel outward report. CBSA will return one copy of the white paper manifests to the rail carrier after processing.

35. Under this procedure, CBSA will contact the marine carrier for information on any shipment that has not been reported outward within 60 days after the date of the initial report.

Note: For more information on in-transit rail movements, please see Memorandum D3-6-7, *Rail Cargo – In-transit Movements*.

Trailer-on-flatcar/Piggyback System

36. In-bond goods carried on behalf of a highway carrier under piggyback (trailer-on-flatcar) systems must be reported using the type of cargo control document that applies to the freight charges on the individual shipments. That is, if the highway carrier is responsible for this collection, that carrier will prepare form A8A(B), *Cargo Control Document*, for each individual shipment and provide the station and mail copies to the rail carrier to present to CBSA at the point of importation. In the case of a highway carrier operating under post-audit procedures, the rail carrier will only receive the mail copy.

37. If the goods are covered by highway cargo control documents, neither the trailer nor the goods should be documented on a rail cargo control document. However, if the highway documents are not on hand when the trailer arrives at the point of importation, the rail carrier has to prepare a rail cargo control document showing the total number of packages in the trailer and the highway carrier as the consignee. At the CBSA office at the destination, the highway carrier will receive the longroom and customs delivery authority copies from the railway and file them with CBSA along with the station and mail copies of the highway cargo control documents for the individual shipments. Each of these documents must refer to the previous cargo control document (rail document).

38. If the rail carrier reported goods on highway documents, the highway carrier's probill numbers have to be recorded on the rail waybill.

39. If the railway has to collect charges on the individual shipments, the cargo must be documented on rail cargo control documents.

Freight Ex-vessel (Transportation of Marine Containers)

40. The following procedures will apply except if the marine carrier is using overland movement and form A 6, General Declaration, under security of the marine carrier's bond.

41. At the seaport of initial discharge, the rail carrier uses a rail cargo control document (re-manifest) to report each marine shipment ex-vessel going to a point in Canada or for in-transit movement to a point outside Canada. The document must show the same information as that shown on the relative ocean bill of lading and bear a reference to the name of the vessel, agency code number, inward report number, and ocean bill of lading number.

42. The rail carrier prepares these documents for the actual quantity forwarded, and if this amount is less than the ocean bill of lading quantity, the documents must be prepared as follows:

8 cases
Part lot of 10 (actual bill of lading quantity)

43. The vessel inward report will be partially acquitted by the railway cargo control document. The master of the vessel or the agent has to account for the missing goods under normal procedures, as outlined in Memorandum D3-1-1.

44. Containerized freight landed at U.S. ports for transport to Canada is to be manifested by the rail carrier based on ocean bill of lading information. Each ocean bill of lading has to be covered by a separate cargo control document. If a bill of lading covers a multi-container shipment, each container load will be manifested except where all the relative containers arrive in Canada on the same train. For more information on freight ex-vessel, refer to Memorandum D3-5-2, *Marine Cargo – Import Movements*.

45. The cargo control document has to show the container and seal numbers (when available from documents in the carrier's possession).

Dangerous Commodities

46. The purpose of the *Transportation of Dangerous Goods Regulations* is to protect the public from potential hazards of transporting dangerous goods by establishing and regulating safety standards, safety marks, and safety requirements for these products.

47. Dangerous goods, hazardous wastes, explosives, and radioactive materials are examples of products that pose a hazard or risk to human health or the environment, and as such, are regulated and require special handling while being transported.

48. The *Transportation of Dangerous Goods Regulations* require that all shipments of dangerous goods be classified, labeled, placarded, packaged, and documented in a specific manner by the shipper. For more information, refer to Memorandum D19-13-5 *Transportation of Dangerous Goods*.

Derailments and Wrecks

49. Cargo control documents or transmissions and waybills that cannot be properly acquitted at the receiving CBSA office due to a railway derailment or wreck should be referred to the CBSA office where the rail carrier originally reported the wreck. The responsibility to ensure correct acquittal of waybill quantities, and the merit of any application to account for damaged goods rest with the CBSA office so notified.

Delivery Requirements and Transfers to Sufferance Warehouses

50. Cargo arriving in Canada as rail traffic can be transferred to a highway carrier and move forward to its destination on the primary rail cargo control document provided that:

(a) The highway sufferance warehouse at the destination is licensed to receive shipments on rail cargo control documents;

(b) The CBSA office at the destination is indicated in the manifest's "to" field on the primary cargo control document; and

(c) Cargo can be transferred to another sufferance warehouse after presentation of a re-manifest. This applies only if the warehouse is licensed to receive the freight.

51. The rail carrier can transfer consolidated shipments consigned to a bonded freight forwarder to the freight forwarder's type CW sufferance warehouse (or agent thereof) after the freight forwarder presents the housebills, providing the warehouse has been licensed to receive the freight.

52. The rail carrier can deliver cargo arriving by air, highway, or marine service for transport in bond under a rail cargo control document directly to the rail terminal.

53. The rail carrier can deliver intact containers arriving under a rail cargo control document for transport in bond for export to the exporting carrier's sufferance warehouse, if the rail cargo control document shows that the goods are for export.

54. Cargo arriving by piggyback or container service under a highway cargo control document must be delivered to the highway sufferance warehouse.

Penalty Information

55. For information on administrative penalties, please refer to Memorandum D22-1-1, *Administrative Monetary Penalty System (AMPS)*. Information on AMPS penalties is also available on the CBSA Web site at www.cbsa.gc.ca.

56. Other administrative sanctions, such as the revocation of program privileges and penalties of Other Government Departments, may also be applicable.

57. In some situations, failure to comply with the CBSA requirements outlined in the *Customs Act*, may result in the seizure and forfeiture of the goods and/or conveyance, and in serious cases criminal charges may be applicable.

Additional Information

58. The CBSA's Border Information Service (BIS) line responds to public inquiries related to import requirements of other government departments, including Industry Canada. You can access BIS toll-free throughout Canada by calling **1-800-461-9999**. If you are calling from outside Canada, you can access BIS by calling 204-983-3500 or 506-636-5064 (long-distance charges will apply). To speak directly to an agent, please call during regular business hours from Monday to Friday (except holidays), 8 a.m. to 4 p.m. local time. More BIS information can be found on the CBSA's Web site at www.cbsa.gc.ca.

REFERENCES

ISSUING OFFICE –

Import Programs Management
Commercial Border Programs Division
Programs Branch

HEADQUARTERS FILE –

7730-1

LEGISLATIVE REFERENCES –

Customs Act
Reporting of Imported Goods Regulations
Transportation of Goods Regulations

OTHER REFERENCES –

D3-1-1, D3-5-2, D3-6-7, D22-1-1, D19-13-5

SUPERSEDED MEMORANDA "D" –

D3-6-6, dated April 22, 1994

Services provided by the Canada Border Services Agency are available in both official languages.

Printed in Canada

RÉFÉRENCES

BUREAU DE DIFFUSION –

Gestion des programmes des importations
Division des programmes frontaliers du secteur commercial
Direction générale des programmes

DOSSIER DE L'ADMINISTRATION CENTRALE –

7730-1

RÉFÉRENCES LÉGALES –

Loi sur les douanes
Règlement sur la déclaration des marchandises importées
Règlement sur le transit des marchandises

AUTRES RÉFÉRENCES –

D3-1-1, D3-5-2, D3-6-7, D22-1-1 et D19-3-5

CECI ANNULE LES MÉMORANDUMS « D » –

D3-6-6, daté le 22 avril 1994

Les services fournis par l'Agence des services frontaliers du Canada sont offerts dans les deux langues officielles.

Imprimé au Canada

au SIF en composant le 204-983-3700 ou le 506-636-5067 (des frais d'interurbain s'appliqueront). Afin de parler directement à un agent, veuillez appeler durant les heures de bureau, du lundi au vendredi (sauf les jours fériés), de 8 h à 16 h heure locale. Pour plus de renseignements sur le SIF, consultez le site Web de l'ASFC au www.asfc.gc.ca.

doit faire l'objet d'un document de contrôle du fret distinct. Si un connaissement vise une expédition en plusieurs conteneurs, chaque chargement de conteneur doit faire l'objet d'un manifeste, sauf si tous les conteneurs en question arrivent au Canada dans le même train. Pour plus de renseignements sur le fret transbordé, voir le Mémorandum D3-5-2, *Transport du fret maritime – Importations*.

45. Le document de contrôle du fret doit indiquer le numéro du conteneur et le numéro des sceaux (lorsqu'ils figurent sur les documents que le transporteur a sa possession).

Marchandises dangereuses

46. Le but du *Règlement sur le transit des marchandises* est de protéger le public contre les dangers potentiels du transport de marchandises dangereuses en établissant et réglementant les normes de sécurité, des marques de sécurité et les exigences de sécurité pour ces produits.

47. Les marchandises dangereuses, les déchets dangereux, les explosifs et les matières radioactives sont des exemples de produits qui présentent un danger ou un risque pour la santé humaine ou l'environnement, et en tant que tels, sont réglementées et nécessitent un traitement spécial pendant le transport.

48. Le transport des marchandises dangereuses exige que tous les envois de marchandises dangereuses classées, étiquetées, placardées, emballés et documentées de manière spécifique par l'expéditeur. Pour plus d'informations, consultez le Mémorandum D19-13-5, *Transport des marchandises dangereuses.*

Déraillements et accidents

49. Les documents de contrôle du fret ou les documents transmis par EÉD et les feuilles de route qui ne peuvent dûment être acquittés au bureau de douane de réception à cause d'un déraillement ou d'un accident ferroviaire doivent être transmises au bureau de l'ASFC où l'incident a été originellement signalé. C'est ce bureau qui est responsable de l'acquittement exact des quantités inscrites sur les feuilles de route et du bien fondé de toute demande en vue de la déclaration en détail des marchandises endommagées.

Exigences en matière de livraison et transferts aux entrepôts d'attente

50. Le fret arrivant au Canada dans le mode ferroviaire peut être transférés à un transporteur du mode routier vers sa destination avec le document de contrôle du fret ferroviaire à condition que :

a) L'entrepôt d'attente du mode routier à destination est autorisé à recevoir des cargaisons sur les documents de contrôle du fret ferroviaire;

b) Le bureau de l'ASFC à la destination est indiquée dans le champ "à" sur le document de contrôle du fret; et

c) La cargaison peut être transféré à un autre entrepôt d'attente après la présentation d'un nouveau manifeste. Ceci s'applique uniquement si l'entrepôt est autorisé à recevoir le fret.

51. Le transporteur ferroviaire peut transférer des expéditions groupées destinées à un expéditeur de fret cautionné, à un entrepôt d'attente de la catégorie CW de l'expéditeur de fret (ou de son mandataire) après présentation par l'expéditeur de fret des papiers creux si l'entrepôt détient l'agrément requis pour recevoir le fret.

52. Le transporteur ferroviaire peut livrer le fret arrivant par transport aérien, maritime ou routier pour acheminement en douane au moyen d'un document de contrôle du fret ferroviaire, directement jusqu'au terminus ferroviaire.

53. Le transporteur ferroviaire peut livrer les conteneurs intacts arrivant au moyen d'un document de contrôle du fret ferroviaire pour acheminement en douane aux fins d'exportation jusqu'à l'entrepôt d'attente du transporteur qui fait l'exportation, si le document de contrôle du fret ferroviaire indique que le fret doit être exporté.

54. Le fret arrivant par conteneur rail-route et visé par un document de contrôle du fret de grand-route peut être livré à l'entrepôt d'attente routier.

Renseignements sur les sanctions

55. Pour de l'information sur les sanctions administratives, veuillez consulter le Mémorandum D22-1-1, *Régime de sanctions administratives pécuniaires*. Vous trouverez également de l'information sur les sanctions du RSAP dans le site Web de l'ASFC à www.asfc.gc.ca.

56. D'autres sanctions administratives, telles que la révocation des privilèges de certains programmes et les sanctions d'autres ministères, peuvent aussi être imposées.

57. Le défaut de respecter les exigences de l'ASFC énoncée dans la *Loi sur les douanes* peut entraîner la saisie et la confiscation compensatoire des marchandises et/ou du moyen de transport et, dans les cas graves, des accusations peuvent être déposées au criminel.

Renseignements supplémentaires

58. La ligne du Service d'information sur la frontière (SIF) de l'ASFC répond aux demandes d'information du public relatives aux exigences en matière d'importation d'autres ministères, y compris Industrie Canada. Vous pouvez avoir accès à ce service partout au Canada en composant le numéro sans frais **1-800-959-2036**. Si vous appelez de l'extérieur du Canada, vous pouvez avoir accès

du train, au point d'importation. Le transporteur ferroviaire doit remettre les exemplaires de la salle des comptoirs et de l'autorisation douanière de livraison au transporteur maritime, ou à son mandataire, qui les présentera ensuite à l'ASFC avec la déclaration de sortie du navire. L'ASFC retournera l'exemplaire de l'autorisation douanière de livraison au transporteur ferroviaire après le traitement du document.

34. Les transporteurs qui se servent de l'EÉD doivent transmettre les données de contrôle du fret à l'ASFC par l'EÉD, ainsi que le formulaire A 1 Déclaration pour l'entrée du train. Le transporteur doit remettre deux exemplaires du manifeste papier blanc à l'agent ou au transporteur maritime, ou à son mandataire pour présentation à l'ASFC avec la déclaration maritime de sortie. L'ASFC retournent un exemplaire du manifeste papier blanc au transporteur ferroviaire après le traitement du document.

35. Selon cette procédure, l'ASFC communiquera avec le transporteur maritime pour obtenir des renseignements sur toute expédition dont la sortie n'a pas été déclarée dans les 60 jours suivants la date de la déclaration initiale.

> **Remarque :** Pour plus d'informations sur les mouvements ferroviaires en transit, voir le Mémorandum D3-6-7, *Transport du fret ferroviaire – en transit.*

Remorque sur wagon-plateforme (ferroutage)

36. Les marchandises en douane transportées pour le compte d'un transporteur du mode routier dans le régime rail-routier (remorque sur wagon plate-forme) doivent être déclarées au moyen du type de document de contrôle du fret qui s'applique aux frais de transport afférents aux expéditions individuelles. Cela signifie que, si le transporteur du mode routier est responsable de leur perception, il doit établir un formulaire A8A(B), Document de contrôle du fret pour chaque expédition, et fournir les exemplaires de la gare et pour la poste au transporteur ferroviaire pour qu'il les présente à l'ASFC au point d'importation. Lorsqu'il s'agit d'un transporteur du mode routier assujetti aux procédures de la post vérification, seul l'exemplaire pour la poste est remis au transporteur ferroviaire.

37. Si des marchandises sont visées par des documents de contrôle du fret du mode routier, ni la remorque, ni les marchandises ne doivent faire l'objet d'un document de contrôle du mode ferroviaire. Toutefois, si les documents du mode routier ne sont pas disponibles au moment de l'arrivée de la remorque au point d'importation, le transporteur ferroviaire doit remplir un document de contrôle de fret ferroviaire indiquant le nombre global de colis qui se trouvent dans la remorque et le nom du transporteur du mode routier doit y figurer à titre de destinataire. Au bureau de l'ASFC au point de destination, le transporteur du mode routier reçoit les exemplaires de la salle des comptoirs et de l'autorisation douanière de livraison de la société ferroviaire et les présente à l'ASFC avec les exemplaires de la gare et pour la poste des documents de contrôle du fret de grand-route visant les diverses expéditions. Chaque document doit porter un renvoi au document de contrôle du fret antérieur (document ferroviaire).

38. Si le transporteur ferroviaire a déclaré les marchandises sur des documents du mode routier, les numéros de feuille d'expédition du transporteur du mode routier doivent être consignés sur la feuille de route ferroviaire.

39. Si la société ferroviaire doit recouvrer des frais imputables aux diverses expéditions, le fret doit être consigné sur des documents de contrôle du fret ferroviaire.

Fret transbordé (transport de conteneurs maritimes)

40. Les procédures ci-dessous s'appliquent, sauf si un transporteur maritime procède par voie terrestre et remplit le formulaire A 6 Déclaration générale, et est couvert par le cautionnement de l'agent maritime ou du transporteur maritime.

41. Dans le port de mer du déchargement initial, le transporteur ferroviaire utilise un document de contrôle du fret ferroviaire (nouveau manifeste) pour déclarer chaque expédition maritime provenant du navire et se dirigeant vers un point au Canada ou devant y transiter jusqu'à un point situé à l'extérieur du Canada. Ce document doit donner les mêmes renseignements que ceux du connaissement maritime correspondant et indiquer le nom du navire, le numéro de code de l'agence, le numéro de la déclaration générale d'entrée et le numéro du connaissement maritime.

42. Le transporteur ferroviaire prépare ces documents en fonction de la quantité réelle expédiée et, si cette quantité est inférieure à celle indiquée sur le connaissement maritime, les documents doivent être remplis de la façon suivante :

> 8 caisses
> Partie d'un lot de 10 (quantité réelle sur le connaissement)

43. La déclaration générale d'entrée du navire est partiellement acquittée par le document de contrôle du fret ferroviaire. Le capitaine du navire ou l'agent doit déclarer en détail les marchandises manquantes en suivant les procédures normales énoncées dans le Mémorandum D3-1-1.

44. Le fret conteneurisé qui est déchargé dans des ports américains pour être acheminé vers le Canada doit être visé par un manifeste qu'a dressé le transporteur ferroviaire au moyen des renseignements figurant sur le connaissement maritime. Chaque connaissement maritime

24. Les expéditions qui ne peuvent entrer au Canada en raison d'interdictions douanières ou de règlements d'autres ministères, telle que l'Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA), doivent être immédiatement retournées aux États-Unis sous contrôle douanier.

25. Si l'ASFC doit renvoyer des expéditions en vue d'un examen par l'ACIA, l'agent qui fait l'inspection de l'ACIA doit timbrer le verso de l'exemplaire de la salle des comptoirs du document de contrôle du fret ou du manifeste papier blanc EÉD lorsque l'importation est autorisée.

26. Si l'ASFC accorde la mainlevée des marchandises se trouvant dans un entrepôt d'attente ou sur une voie de débord exploitée par une société ferroviaire, l'exemplaire de l'autorisation douanière de livraison, ou le manifeste sur papier blanc, portant le timbre et les initiales, confère à l'agent le pouvoir d'accorder la mainlevée de l'expédition au destinataire.

27. L'ASFC n'a pas besoin de cette autorisation si l'importateur détient un agrément pour un entrepôt d'attente ferroviaire de déchargement de wagons complets de type PS (voie d'évitement ferroviaire privée). Dans un tel cas, le wagon, ainsi que son chargement, peuvent être livrés directement par le transporteur au destinataire, qui doit s'assurer que les plombs n'ont pas été rompus et que les marchandises n'ont pas été enlevées avant que l'ASFC n'en ait autorisé la mainlevée.

28. Lorsque l'ASFC autorise la mainlevée, l'agent des services frontaliers doit apposer ses initiales et le timbre de mainlevée sur l'exemplaire de l'autorisation douanière de livraison ou sur la copie du manifeste papier blanc EÉD, qui doit être retourné au transporteur ferroviaire. Pour ce qui est de l'EÉD, l'ASFC transmettent aussi un message de mainlevée électronique (REPDOU) au transporteur ferroviaire pour autoriser la mainlevée des marchandises.

Mouvement interréseaux

29. Les transporteurs assujettis à la post vérification peuvent transférer des marchandises en douane à un autre transporteur cautionné pour qu'elles soient acheminées jusqu'à destination, au moyen du document de contrôle du fret original du transporteur assujetti à la post vérification. Dans ce cas, le transporteur primaire demeure responsable envers l'ASFC et l'autre transporteur n'a pas de responsabilité vis-à-vis l'ASFC. Par contre, si la destination finale est indiquée sur le document de contrôle du fret, et si le transfert est effectué par l'entremise d'un document de mouvement interréseaux qui répond aux exigences de l'ASFC, l'autre transporteur devient responsable envers l'ASFC et cela s'applique quel que soit le nombre de transporteurs cautionnés qui participent au mouvement en douane jusqu'à destination. Pour de plus amples renseignements sur les mouvements interréseaux, voir le Mémorandum D3-1-1, *Politique relative à l'importation et au transport des marchandises*. Le transporteur effectuant le transfert remet l'exemplaire de la salle des comptoirs et l'exemplaire de l'autorisation douanière de livraison, ou les exemplaires du manifeste papier blanc au transporteur responsable de la livraison, qui devra les remettre à l'importateur à destination.

30. Lorsque des wagons arrivent à destination grâce aux services d'une société ferroviaire mais sont confiés à une autre société ferroviaire aux fins d'aiguillage local, c'est au transporteur original qu'il incombe de remettre les exemplaires du document de contrôle du fret à l'importateur ou au courtier en douanes et de s'assurer que l'ASFC a accordé la mainlevée avant l'échange. Les wagons en douane confiés à des importateurs qui bénéficient des privilèges d'une voie d'évitement privée peuvent être livrés immédiatement.

31. Lorsque des marchandises en douane sont mises dans des wagons après leur arrivée au Canada par un autre mode de transport, le transporteur ferroviaire doit établir un nouveau manifeste au point intermédiaire à moins que, si les marchandises arrivent par navire, le transporteur maritime soit autorisé à utiliser la procédure de transport par voie terrestre. Pour de plus amples renseignements sur le transport par voie terrestre, voir le Mémorandum D3-5-2, *Transport du fret maritime – Importations*.

Expédition en transit aux fins d'exportation par le mode maritime

32. Les documents suivants doivent être établis à l'égard des expéditions ferroviaires en douane devant être transférées à un transporteur maritime aux fins d'exportation depuis le Canada :

a) Il faut remplir un document de contrôle du fret ou faire une transmission par EÉD pour chaque conteneur.

b) Le numéro de contrôle du fret sur le document de contrôle du fret (non EÉD) doit comporter le suffixe EX pour indiquer que l'expédition est en transit aux fins d'exportation par voie maritime. Le document transmis par EÉD doit contenir un code désigné indiquant que l'expédition est en transit aux fins d'exportation par voie maritime.

c) Il faut inscrire « 1 » dans la zone « nombre de colis », pour un conteneur, et le nombre réel de colis (compte de pièces) dans la zone « désignation et marques ».

d) Il faut identifier le transporteur maritime faisant l'exportation ou son mandataire dans la zone « désignation et marques ».

33. Les transporteurs qui n'utilisent pas l'EÉD doivent remettre à l'ASFC l'exemplaire pour la poste et l'exemplaire de la gare du document de contrôle du fret, accompagnés du formulaire A 1 Déclaration pour l'entrée

11. Il faut déclarer les wagons vides par EÉD ou sur un document de contrôle du fret seulement si le wagon constitue une expédition de marchandises (importation) et si des frais de transport sont exigés par la société ferroviaire pour ce mouvement.

12. Le transporteur doit déclarer sur un document de contrôle du fret toute le matériel appartenant à la société (marchandises MATCIE) ou transmettre ces renseignements par EÉD.

13. Dans le cas d'un envoi d'une même marchandise réparti sur plusieurs wagons, provenant d'un seul expéditeur, ayant un seul destinataire et visé par une seule feuille de route, il faut fournir un seul document de contrôle du fret ou faire une seule transmission de données. Le total des wagons doit être indiqué dans la zone « nombre de colis ». La zone « désignation des marchandises » doit contenir une liste de tous les numéros de wagon ou une note au sujet de toute liste de numéros de wagon jointe au document.

14. Lorsque les wagons sont incomplets et qu'il y a plusieurs expéditions dans un seul wagon, il faut procéder comme suit:

a) Lorsque expédiés à un même destinataire transporté dans un wagon de fret, un document unique de contrôle ou de transmission peut être présenté. Le nom de l'expéditeur et de l'adresse sur le document de contrôle du fret doit être inscrit comme « divers ». Le transporteur doit être prêt à fournir des factures afin d'identifier les différents expéditeurs au moment de la présentation du document de contrôle du fret et ce, à la demande d'un agent des services frontaliers.

b) Lorsque expédiés à des destinataires multiples, l'ASFC exige un document de contrôle du fret ou de transmission pour chaque destinataire. Les documents de contrôle du fret ou des transmissions doivent indiquer le même numéro de contrôle du fret et il sera rendue unique par l'ajout d'un suffixe. Le suffixe sera composé de deux caractères alphabétiques commençant par la première lettre de l'alphabet, par exemple AA, AB, AC. La longueur du numéro de contrôle du fret et le suffixe ne peut pas être plus de 25 caractères. Avec le suffixe, l'ASFC peut faire la différence entre les expéditions dans les wagons incomplets et les documents de contrôle de fret partial qui utilisent des suffixes alphanumériques, par exemple X1, X2

15. Lorsque le fret est transporté conformément à une entente stipulant que le compte et le chargement doivent être faits par l'expéditeur, le document de contrôle du fret ou la transmission électronique doit renfermer clairement la mention « compte et chargement par l'expéditeur » et toutes les unités doivent être plombées avec un sceaux par l'expéditeur avant d'être confiées au transporteur.

16. Lorsqu'il s'agit de lots (une seule sorte de marchandise) contenus dans des wagons, des conteneurs ou des remorques sur wagon plate-forme, il faut indiquer le nombre réel de boîtes, de caisses, de barils, etc., de la marchandise.

17. Il faut indiquer le fret en vrac comme un chargement de wagon, un chargement de conteneur ou un chargement de remorque dans la zone « nombre de colis ».

18. Si la mainlevée de fret doit être accordée dans un bureau de douane intérieur, la mention « en douane » doit être timbrée ou imprimée d'avance sur chaque exemplaire du document de contrôle du fret.

Procédures de déclaration et de contrôle du fret

Transporteurs ferroviaires n'utilisant pas l'EÉD

19. Au point d'importation, l'agent ferroviaire doit présenter à l'ASFC un document de contrôle du fret pour chaque expédition.

20. L'ASFC va comparer les documents de contrôle du fret et le formulaire A 1 Déclaration pour l'entrée du train pour s'assurer qu'un document de contrôle du fret est soumis pour chaque wagon identifié comme étant chargé. Si des écarts sont constatés, l'ASFC avise immédiatement l'agent ferroviaire qui doit alors prendre des dispositions pour que les documents qui manquent soient fournis.

Transporteurs ferroviaires utilisant l'EÉD

21. Avant l'arrivée des marchandises au Canada, le transporteur ferroviaire doit transmettre par EÉD à l'ASFC tous les détails du fret pour chaque expédition destinée au Canada. Le réseau local (RL) de l'ASFC reçoit les détails du fret et fait la mise en forme des données. Si l'ASFC constate un écart, un message de rejet est envoyé au transporteur. Si les données sont acceptées, elles sont ajoutées à la banque de données EÉD de l'ASFC jusqu'à l'arrivée des marchandises. Avant l'arrivée ou au moment de l'arrivée des marchandises au Canada, le transporteur ferroviaire transmet électroniquement le formulaire A 1 Déclaration pour l'entrée du train et précise les expéditions pour lesquelles les détails du fret ont déjà été reçus et acceptés par l'ASFC.

22. À l'arrivée des marchandises en douane à la destination finale (dépôt d'attente ferroviaire), l'agent ferroviaire doit approuver les exemplaires de la salle des comptoirs et de l'autorisation douanière de livraison du document de contrôle du fret. L'ASFC n'a pas besoin de cette approbation si le wagon se trouve sur une voie d'évitement privée autorisée ou si des documents de contrôle du fret sont transmis par l'EÉD.

23. L'agent ferroviaire doit alors présenter un exemplaire du document au destinataire ou au courtier pour l'informer de l'arrivée de l'expédition. Le destinataire ou le courtier doit le remettre à l'ASFC au moment de la présentation de la demande de mainlevée.

Ottawa, le 11 avril 2013

MÉMORANDUM D3-6-6

TRANSPORT DU FRET FERROVIAIRE – IMPORTATIONS

Ce mémorandum énonce et explique les procédures spécifiques de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) pour la déclaration et le contrôle du fret importé au Canada par les transporteurs ferroviaires.

LIGNES DIRECTRICES ET RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

1. La *Loi sur les douanes*, le *Règlement sur la déclaration des marchandises importées* et le *Règlement sur le transit des marchandises* définit lorsqu'une déclaration doit être faite, la manière de faire la déclaration et qui doit faire la déclaration et pour les marchandises qui entrent ou se déplaçant en transit à travers le Canada.

Exigences en matière de garantie

2. Tout transporteur ferroviaire désirant devenir un transporteur cautionné doit verser à l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) une garantie de 80 000 $ tel que décrit dans le Mémorandum D3-1-1, *Politique relative à l'importation et au transport des marchandises.*

Déclaration pour l'entrée du train

3. Les transporteurs ferroviaires doivent déclarer à l'ASFC les trains et le fret lorsqu'ils arrivent à la frontière. S'il n'y a pas de bureau de l'ASFC à cet endroit, les transporteurs doivent faire leur déclaration au bureau de l'ASFC le plus près en cours de route.

4. Le transporteur ferroviaire doit présenter ou transmettre à l'ASFC par envoi électronique de données (EÉD), le formulaire A 1 Déclaration pour l'entrée du train ou, après avoir obtenu au préalable la permission de l'unité de Gestion des programmes des importations fournir la feuille de décomposition du train.

5. Les initiales et le numéro de chaque wagon, qu'il s'agisse d'un wagon local ou direct (en transit), chargé ou vide, doivent figurer sur la déclaration générale du train.

6. Aux fins de l'exécution, l'ASFC peut procéder à des vérifications sélectives des trains de marchandises dès leur arrivée. Si, au cours d'une vérification, l'ASFC constate que des renseignements faux ont été fournis ou qu'un wagon du train ne figure pas sur la déclaration générale, le transporteur est passible d'une pénalité. Toutefois, si la société ferroviaire révèle volontairement l'écart avant la vérification, aucune pénalité n'est imposée.

7. Si l'ASFC doit décharger ou déplacer un chargement pour l'examiner, le déplacement est effectué par le transporteur et à ses frais.

Documents de contrôle du fret requis

8. Toutes les expéditions de fret importées au Canada doivent être déclarées sur un document approuvé de contrôle du fret ou par EÉD, conformément aux normes agrées énonçant les conditions de participation et qui figurent dans le document des exigences des participants. Le transporteur peut utiliser le formulaire A8A(B), *Document de contrôle du fret*, qui peut être obtenu dans tous les bureaux de l'ASFC ou tout document de contrôle du fret privé qui est en un format jugé acceptable par la Gestion des programmes des importations. Les détails pour l'impression du document de contrôle du fret sont disponible à l'annexe C du Mémorandum D3-1-1, *Politique relative à l'importation et au transport des marchandises.* Les instructions sur la façon de remplir le formulaire A8A(B) se trouvent à dans le l'annexe E du Mémorandum D3-1-1. Tout transporteur désirant transmettre les données du document de contrôle de fret par EÉD à l'ASFC doit faire parvenir à l'unité du commerce électronique (UCE) une demande écrite.

9. Les transporteurs ferroviaires peuvent numéroter leurs documents de contrôle du fret soit en utilisant le système de numérotage en série ou le système de numérotage d'EÉD. Ceux qui se servent du système de numérotage en série doivent se servir de leur code de transporteur comme quatre premiers caractères, suivis d'une série de numéros qui ne doivent pas se répéter pendant trois ans.

10. Les transporteurs ferroviaires utilisant EÉD doivent numéroter les documents de contrôle du fret transmis au moyen des systèmes de numérotage de l'EÉD. Le numéro de contrôle du fret se compose du numéro du transporteur (quatre caractères numériques) plus E pour EÉD, plus les initiales et le numéro du wagon (pour expéditions non conteneurisées) ou les initiales et le numéro du conteneur (pour expéditions conteneurisées), plus la date de la feuille de route. La longueur maximale du numéro de contrôle du fret est de 25 caractères. Dans le cas d'une panne de système, les transporteurs ferroviaires utilisant l'EÉD doivent présenter à l'ASFC un document de contrôle du fret sur papier au moyen du système de numérotage de l'EÉD et l'identifier comme étant une transaction sur papier par la lettre P comme 5^{e} caractère du numéro de contrôle du fret.

Ottawa, le 11 avril 2013

MÉMORANDUM D3-6-6

En résumé

TRANSPORT DU FRET FERROVIAIRE – IMPORTATIONS

Ce mémorandum remplace le Mémorandum D3-6-6 daté de mai 1994. Il a été révisé pour refléter les changements suivants :

a) Les noms de l'Agence, de la division et de la direction ont été changés pour les appellations qui sont en vigueur.

b) Le paragraphe 1 a été ajouté pour référencer les règlements applicables à ce mémorandum.

c) Le paragraphe 5 a été supprimé afin de refléter un changement de politique.

d) Le paragraphe 14 a été révisé afin de clarifier la politique pour une expédition requérant plusieurs wagons.

e) Les paragraphes 24 et 25 ont été révisés afin d'expliquer les exigences réglementaires pour les autres ministères.

f) Le paragraphe 29 a été révisé afin de clarifier les mouvements interréseaux.

g) Le paragraphe 40 a été mis à jour afin de refléter un changement de politique.

h) Les paragraphes 46-48 ont été mis à jour avec la politique et la réglementation actuelle pour le transport des marchandises dangereuses.

i) Le paragraphe 50 a été mis à jour afin de refléter la politique actuelle pour la livraison de marchandises dans le mode ferroviaire et les transferts aux entrepôts d'attente.

j) Les paragraphes 55-57 ont été mis à jour avec la politique actuelle pour les pénalités administratives.

k) Le paragraphe 58 a été ajouté afin de référencer le site Web de l'ASFC et le Service d'information sur la frontière.

Printed in Canada

Canada Border Services Agency | Agence des services frontaliers du Canada

Ottawa, September 9, 2013

MEMORANDUM D3-6-7

In Brief

Rail Cargo In-transit Movements

This memorandum replaces the Memorandum D3-6-7 dated May 3, 1994. It has been revised to denote the following changes:

(a) Agency, Division and Branch names updated to the current appellations.

(b) The Rail In-transit Manifest Form A4 has been changed to Form BSF708, *Rail In Transit Manifest.*

(c) Paragraphs 5, 8 to13 and 25 to 28 were revised to reflect changes to the Form BSF708, *Rail In Transit Manifest.*

(d) Paragraphs 34 to 36 were revised to reflect current administrative penalty information.

(e) Paragraph 38 was added to reference the CBSA Web site and the Border Information Service contact information.

(f) Appendix A was replaced by the Web link.

Printed in Canada

Ottawa, September 9, 2013

MEMORANDUM D3-6-7

Rail Cargo In-transit Movements

This memorandum explains specific Canada Border Services Agency (CBSA) requirements and procedures for reporting and controlling the cargo, which transits through Canada or the United States by rail carriers.

GUIDELINES AND GENERAL INFORMATION

1. The *Customs Act*, the *Reporting of Imported Goods Regulations* and the *Transportation of Goods Regulations*, establish the time of report, manner of report and who reports goods entering or moving in-transit through Canada. To obtain a copy of the regulations, please see the Justice Canada Web site at www.justice.gc.ca.

Security Requirements

2. Rail carriers who transport in-transit goods through Canada or the United States must be bonded carriers and must file security as specified in Memorandum D3-6-6, *Rail Cargo – Import Movements*.

Train Conveyance Report

3. Rail carriers are responsible for reporting trains and in-transit cargo to the CBSA at the point of entry and the point of exit. Carriers must report all cars transiting Canada on Form A1, *Train Report Inward*, or file an electronic train report inward by using the Electronic Data Interchange (EDI), and Form A5, *Train Report Outward*. Alternatively and with prior permission of the Import Programs Management Unit, CBSA will accept the carrier's internal train consist sheet. For more information on the train conveyance report, refer to Memorandum D3-6-6, *Rail Cargo – Import Movements*.

Cargo Control Documents Required

For non-EDI carriers

4. Rail carriers must report all freight shipments in-transit through Canada (U.S. – CAN – U.S.) or for in-transit movement through the United States (CAN – U.S. - CAN) by rail to the CBSA on Form BSF708, *Rail In-transit Manifest*. The rail carrier must supply and prepare this manifest in detail. The CBSA will number and stamp it at the points of entry and exit.

5. There must be two copies of the Form BSF708, *Rail In-transit Manifest*.

6. If there are many cars transiting Canada, transporting the same commodity and exiting through the same CBSA office, the CBSA will accept one Form BSF708 with a continuation sheet in duplicate listing all car numbers, instead of a separate Form BSF708 for each rail car.

For EDI carriers

7. EDI rail carriers no longer have to use Form BSF708 to report freight shipments in-transit through Canada (U.S. – CAN – US) or the United States (CAN – U.S. – CAN). Instead, the rail carrier must give to the CBSA at the point of entry and exit a "white paper" EDI in-transit manifest for each shipment (see Appendix). The carrier has to number the white paper manifest using the EDI numbering system (see Memorandum D3-6-6 for details). In addition, the railway carrier has to add an identifier (U.S. – CAN – U.S.) or (CAN – U.S. – CAN) to the manifest to identify the in-transit shipment.

Cargo Reporting and Control Procedures for U.S. Goods Transiting Canadian Territory (U.S. – CAN – U.S.)

For non-EDI carriers

8. Upon arrival into Canada, the carrier must give the CBSA two copies of the Form BSF708 and a continuation sheet, if applicable, for validation. The CBSA office of importation called the "sending CBSA office" will number and date-stamp the documents.

9. Each "sending CBSA office number" will have a TR prefix. If there is more than one series of manifests issued at the CBSA office, the CBSA may add a third letter to the prefix. The CBSA will issue the manifests in one consecutive series, without referring to the receiving CBSA office, starting with number 1 on April 1 of each fiscal year.

10. If it applies, the CBSA will return a copy of the Form BSF708 and the continuation sheet to the carrier. The copy should be attached to the waybill accompanying the shipment to the point of exit. CBSA will put the remaining copy and continuation sheet, if applicable, in a holding file at the sending CBSA office.

11. Upon arrival at the point of exit, the carrier must give the CBSA a copy of the Form BSF708 and the continuation sheet, if applicable. The CBSA will date-stamp the documents and return them to the "sending CBSA office".

12. When the "sending CBSA office" receives the copies from the CBSA office of exit, the office will compare both copies as well as the continuation sheet, if applicable. If there are no discrepancies, the office will destroy one copy and file the remaining copy in a closed file.

13. The "sending CBSA office" will ensure that the CBSA office of exit returns all acquitted copies of the Form BSF708 and the continuation sheets, if applicable.

For EDI carriers

14. Carriers must provide a white paper EDI in-transit manifest to the sending CBSA office for each in-transit shipment.

15. The sending CBSA office will date-stamp the white paper EDI in-transit manifests and put them in a holding file.

16. At the point of exit, the rail carrier must present to the CBSA a copy of the same numbered white paper EDI in-transit manifests for each in-transit shipment leaving Canada.

17. CBSA will date-stamp the white paper in-transit manifests at the point of exit and return it to the sending CBSA office.

18. The sending CBSA office will compare the white paper in-transit manifests received from the CBSA office of exit to those in the holding file. If there are no discrepancies, the office will destroy one copy and file the other in a closed file.

19. Carriers must export loaded cars at the point of exit with the seals intact. If the seals are broken, the cars must go to the local rail examination facility where a border officer may do a physical check of the contents against relative waybills. Upon approval, the cars will be released to return to the United States.

Note: If the border officer takes note of shortages in a car, the carrier must pay duties and taxes on all missing shipments.

20. Carriers cannot divert in-transit cars to Canadian destinations. If the carrier does divert the in-transit cars or hold the cargo for disposal in Canada, a border officer will detain the cars immediately and report the particulars to Import Programs Management.

21. Carriers can export in-transit cars at any CBSA office where railways cross the international border. The CBSA will allow a route change from one point of exit to another. This is not considered as a diversion for CBSA purposes.

22. If a loaded car arrives at the point of exit without an in-transit manifest but with the seals intact, and the border officer can determine at which CBSA office the car entered Canada, then the carrier will prepare an in-transit manifest, and the border officer will certify it as an export and mail a copy of it to the sending CBSA office for matching and cancellation. The border officer will note and initial it on Form A5, *Train Report - Outward*.

23. The CBSA may take similar action for such a car arriving with neither in-transit manifests nor seals, if the CBSA verifies the contents with the waybills that apply. If the verification involves unloading and reloading the car, this will be done under CBSA supervision and at the carrier's expense. The carrier will also have an accounting document for duty and taxes on any missing goods

24. If loaded cars reported on in-transit manifests make more than one entry into and exit from Canada before reaching a final destination, CBSA will ensure that:

(a) The document issued at the original point of importation shows the final point of exit;

(b) Border officers at intermediate points of exit and re-entry will verify that there is an in-transit manifest or waybill with the goods and allow the shipments to continue under the document that was issued at the original point of importation; and

(c) At the final point of exit, the document is acquitted as usual and returned to the sending CBSA office.

25. Carriers cannot use an in-transit manifest (either the Form BSF708 or the EDI white paper in-transit manifest) to cover in-transit shipments going to a Canadian seaport for export.

Procedures for Canadian Goods Transiting the United States Territory (CAN – U.S. – CAN)

For non-EDI carriers

26. Carriers must give the copies of the Form BSF708 and the continuation sheet, if applicable, to the CBSA office of exit for validation. The border officer will validate the forms by stamping and initialling all copies.

27. CBSA will return both copies of Form BSF708 and the continuation sheet to the carrier to accompany the shipment to the CBSA office of re-entry.

28. If it applies, the carrier must present two copies of the Form BSF708 and the continuation sheet to the CBSA office of re-entry. The border officer will date-stamp and initial all copies. CBSA will file one re-entry copy and the continuation sheet, if applicable, and return the remaining copy to the carrier.

For EDI carriers

29. The carrier must provide the CBSA office of exit with a white paper EDI in-transit manifest for each in-transit shipment.

30. The CBSA officer at exit will date-stamp the white paper EDI in-transit manifests and put them in a holding file.

31. At the point of re-entry into Canada, the rail carrier must present to the CBSA a copy of the same numbered white paper in-transit manifests and a copy of the U.S. Transportation and Export Bond.

32. CBSA will date-stamp the white paper EDI in-transit manifests at the point of re-entry and return them to the CBSA office of exit.

33. The CBSA office of exit will compare the white paper in-transit manifests in the holding file to those returned by the CBSA office of re-entry. If there are no discrepancies, the office will destroy one copy and file the other in a closed file.

34. Cars moving under this procedure can re-enter at any CBSA office where railways cross the international border. The CBSA will allow a change in routing from one point of re-entry to another.

Penalty Information

35. For information on administrative penalties, please refer to Memorandum D22-1-1, *Administrative Monetary Penalty System* (AMPS). Information on AMPS penalties is also available on the CBSA Web site at **www.cbsa.gc.ca**.

36. Other administrative sanctions, such as the revocation of program privileges and penalties of Other Government Departments, may also be applicable.

37. In some situations, failure to comply with the CBSA requirements outlined in the *Customs Act*, may result in the seizure and forfeiture of the goods and/or conveyance, and in serious cases criminal charges may be applicable.

Additional Information

38. The CBSA's Border Information Service (BIS) line responds to public inquiries related to import requirements of other government departments, including Industry Canada. You can access BIS toll-free throughout Canada by calling **1-800-461-9999**. If you are calling from outside Canada, you can access BIS by calling 204-983-3500 or 506-636-5064 (long-distance charges will apply). To speak directly to an agent, please call during regular business hours from Monday to Friday (except holidays), 8 a.m. to 4 p.m. local time. More BIS information can be found on the CBSA's Web site at **www.cbsa.gc.ca**.

APPENDIX

Specimen White Paper Manifest

Date:

Page:

Railway Name Cargo Control Document

Acquittal number:

Railway carrier code:

Estimated time of arrival:

Cargo control number:

Previous cargo control number:

Waybill number:

Waybill date:

Rail unit initial and number:

Container or trailer initial and number:

U.S. port of exit:

Loaded or empty:

Local or through:

Manifested from:

Manifested to:

Location of goods:

Origin station name:

Destination station name:

Country of origin of goods:

Country of destination of goods:

Shipper's name and address:

Consignee's name and address:

Notifying party:

Number of packages or pieces:

Weight or units:

Description/HS or code:

Shipper's load and count:

Seal numbers:

Hazardous goods indicator:

REFERENCES

ISSUING OFFICE –

Import Programs Management
Commercial Border Programs Division
Programs Branch

HEADQUARTERS FILE –

7730-5

LEGISLATIVE REFERENCES –

Customs Act

OTHER REFERENCES –

D3-6-6, D22-1-1

SUPERSEDED MEMORANDA "D" –

D3-6-7, May 3, 1994

Services provided by the Canada Border Services Agency are available in both official languages.

Printed in Canada

RÉFÉRENCES

BUREAU DE DIFFUSION –

Gestion des programmes des importations
Division des programmes frontaliers du secteur commercial
Direction générale des programmes

DOSSIER DE L'ADMINISTRATION CENTRALE –

7730-5

RÉFÉRENCES LÉGALES –

Loi sur les douanes

AUTRES RÉFÉRENCES –

D3-6-6, D22-1-1

CECI ANNULE LES MÉMORANDUMS « D » –

D3-6-7, le 3 mai 1994

Les services fournis par l'Agence des services frontaliers du Canada sont offerts dans les deux langues officielles.

Imprimé au Canada

ANNEXE

Spécimen du Manifeste en papier blanc

Date :

Page :

Document de contrôle du fret de la société ferroviaire

No d'acquittement :

Code de transporteur ferroviaire :

Heure d'arrivée prévue :

No de contrôle du fret :

No de contrôle du fret antérieur :

No de feuille de route :

Date de la feuille de route :

Marque et numéro du wagon :

Marque et numéro (conteneur/remorque) :

Bureau de sortie (É.-U.) :

Chargé ou vide :

Local ou de transit :

Manifeste établi par :

Manifeste destiné à :

Emplacement des marchandises :

Gare d'origine :

Gare de destination :

Pays d'origine des marchandises :

Pays de destination des marchandises :

Nom et adresse de l'expéditeur :

Nom et adresse du destinataire :

Partie à aviser :

Nombre de colis/de pièces :

Poids ou unité :

Description/code HS :

Chargement/compte effectués par l'expéditeur :

Numéros de plomb :

Indication de marchandise dangereuse :

25. Les transporteurs ne doivent pas utiliser le manifeste en transit (soit le formulaire BSF708 ou le manifeste en transit EÉD en papier blanc) pour les expéditions en transit vers un port maritime aux fins d'exportation.

Procédures relatives aux marchandises en transit aux États-Unis (CAN – É.-U. – CAN)

Pour les transporteurs n'utilisant pas l'EÉD

26. Les transporteurs doivent remettre les exemplaires blanc et vert de la formulaire BSF708 et la feuille supplémentaire, s'il y a lieu, au bureau de l'ASFC canadien de sortie pour validation. L'ASF validera les documents en estampillant et en paraphant les exemplaires.

27. L'ASFC retourneront les deux exemplaires du formulaire BSF708 et la feuille supplémentaire, s'il y a lieu, au transporteur pour accompagner l'expédition au bureau de l'ASFC de réimportation.

28. Le transporteur doit présenter les deux exemplaires du formulaire BSF708 et la feuille supplémentaire, s'il y a lieu, au bureau de l'ASFC de réimportation. Un agent estampillera les documents avec le timbre dateur et paraphera tous les exemplaires. L'ASFC classeront l'exemplaire de réimportation et la feuille supplémentaire, s'il y a lieu, et retourneront l'exemplaire restante au transporteur.

Pour les transporteurs utilisant l'EÉD

29. Le transporteur doit fournir au bureau de l'ASFC de l'ASFC un manifeste par EÉD en papier blanc en transit pour chaque expédition en transit.

30. Le bureau de l'ASFC de sortie estampillera avec un timbre dateur les manifestes en EÉD sur papier blanc en transit et les versera dans un dossier en suspens.

31. Au point de réimportation au Canada, le transporteur ferroviaire doit présenter à l'ASFC, un exemplaire des mêmes manifestes en EÉD sur papier blanc en transit numéroté ainsi qu'une copie du cautionnement de transport et d'exportation américain.

32. L'ASFC estampilleront avec un timbre dateur les manifestes par EÉD en papier blanc en transit et les retourneront au bureau de sortie.

33. Le bureau de l'ASFC de sortie comparera les manifestes en EÉD sur papier blanc en transit dans le dossier en suspens à ceux reçus par le bureau de réimportation. S'il n'existe aucune divergence, le bureau détruira un exemplaire et classera l'autre dans un dossier fermé.

34. Les wagons régis par cette procédure peuvent être déclarés de nouveau à tout bureau de l'ASFC où des chemins de fer traversent la frontière internationale. L'ASFC permettra un changement de route d'un point de réimportation à un autre.

Renseignements sur les pénalités

35. Pour de l'information sur les sanctions administratives, veuillez consulter le Mémorandum D22-1-1, *Régime de sanctions administratives pécuniaires*. Vous trouverez également de l'information sur les sanctions du RSAP sur le site Web de l'ASFC à **www.asfc.gc.ca**.

36. D'autres sanctions administratives, telles que la révocation des privilèges de certains programmes et les sanctions d'autres ministères, peuvent aussi être imposées.

37. Le défaut de respecter les exigences de l'ASFC énoncée dans la *Loi sur les douanes* peut entraîner la saisie et la confiscation compensatoire des marchandises et/ou du moyen de transport et, dans les cas graves, des accusations peuvent être déposées au criminel.

Renseignements supplémentaires

38. La ligne du Service d'information sur la frontière (SIF) de l'ASFC répond aux demandes d'information du public relatives aux exigences en matière d'importation d'autres ministères, y compris Industrie Canada. Vous pouvez avoir accès à ce service partout au Canada en composant le numéro sans frais **1-800-959-2036**. Si vous appelez de l'extérieur du Canada, vous pouvez avoir accès au SIF en composant le 204-983-3700 ou le 506-636-5067 (des frais d'interurbain s'appliqueront). Afin de parler directement à un agent, veuillez appeler durant les heures de bureau, du lundi au vendredi (sauf les jours fériés), de 8 h à 16 h, heure locale. Pour plus de renseignements sur le SIF, consultez le site Web de l'ASFC au **www.asfc.gc.ca**.

commençant par le numéro 1, le premier avril de chaque année financière.

10. L'ASFC va retourner un exemplaire a du formulaire BSF708 et la feuille supplémentaire, s'il y a lieu, au transporteur. Cet exemplaire devra être annexé à la feuille de route qui accompagne l'expédition vers le bureau de sortie. L'ASFC va conserver l'exemplaire restant et la feuille supplémentaire, s'il y a lieu, au dossier qui se trouve au bureau expéditeur de l'ASFC.

11. Au moment de son arrivée au bureau de sortie, le transporteur doit présenter à l'ASFC l'exemplaire du formulaire BSF708 et la feuille supplémentaire, s'il y a lieu. L'ASFC doit apposer le timbre dateur sur les documents et les retourner au bureau expéditeur de l'ASFC.

12. Lorsque le bureau expéditeur de l'ASFC reçoit les copies du bureau de sortie, il doit comparer les deux exemplaire et feuille supplémentaire, s'il y a lieu. S'il n'existe aucune divergence, le bureau expéditeur est détruira une exemplaire et classera a exemplaire restante dans un dossier fermé.

13. Le bureau expéditeur de l'ASFC doit s'assurer que le bureau de sortie retourne tous les exemplaires acquittés du formulaire BSF508 et la feuille supplémentaire, s'il y a lieu.

Pour les transporteurs utilisant l'EÉD

14. Les transporteurs doivent soumettre un manifeste en transit EÉD en papier blanc au bureau expéditeur de l'ASFC pour chaque expédition en transit.

15. Le bureau expéditeur de l'ASFC estampillera avec le timbre dateur les manifestes en transit EÉD en papier blanc et les classera dans un dossier en suspens.

16. Au bureau de sortie, le transporteur doit fournir à l'ASFC un exemplaire des manifestes en transit EÉD en papier blanc numéroté pour chaque expédition quittant le Canada.

17. L'ASFC estampillera avec le timbre dateur les manifestes en transit EÉD en papier blanc au bureau de sortie et les retournera au bureau expéditeur de l'ASFC.

18. Le bureau expéditeur de l'ASFC comparera les manifestes en transit EÉD en papier blanc reçus du bureau de sortie à ceux qui sont classés dans le dossier en suspens. S'il n'existe aucune divergence, le bureau détruira un exemplaire et classera l'autre dans un dossier fermé.

19. Les transporteurs doivent exporter des wagons complets avec des plombs intacts au bureau de sortie. Si les plombs sont brisés, les wagons doivent être conduits à un dépôt d'examen ferroviaire pour qu'un agent des services frontalier effectue une vérification matérielle du contenu par rapport aux feuilles de route pertinentes. La mainlevée sera ensuite accordée pour le retour des wagons aux États-Unis.

Note: Si l'agent constate qu'il manque des marchandises dans un wagon, le transporteur devra payer les droits et taxes sur toutes les marchandises manquantes.

20. Les transporteurs ne doivent pas détourner les wagons vers des destinations au Canada. Si le transporteur détourne des wagons en transit ou si le fret est retenu pour qu'on en dispose au Canada, les agents retiendront immédiatement ces wagons et communiqueront les détails à la Gestion des programmes des importations.

21. Les transporteurs peuvent exporter les wagons en transit à n'importe quel bureau de l'ASFC où des voies ferrées traversent la frontière internationale. L'ASFC va permettre le changement dans un parcours d'un bureau de sortie à un autre et ne considérera pas ce remplacement comme un détournement aux fins douanières.

22. Si un wagon complet arrive au bureau de sortie sans être accompagné d'un manifeste en transit mais que les sceaux sont intacts, et l'agent peut déterminer le bureau de l'ASFC où le wagon est entré au Canada, alors le transporteur préparera un manifeste en transit, et l'agent le certifiera aux fins d'exportation, et en expédiera une copie par la poste au bureau expéditeur de l'ASFC, pour comparaison et annulation. L'agent notera ces renseignements et complétera le formulaire A5, Déclaration générale du train à la sortie.

23. L'ASFC peut prendre des mesures semblables pour un wagon qui arrive sans manifeste ni sceaux, s'ils vérifient le contenu par rapport aux feuilles de route pertinentes. Si cette vérification exige le déchargement et le rechargement du wagon, elle sera faite sous la surveillance de l'ASFC aux dépens du transporteur. Le transporteur doit aussi produire une déclaration comptable des marchandises manquantes, aux fins des droits et des taxes.

24. Si des wagons complets visés par le manifeste en transit entrent au Canada ou en sortent plus d'une fois avant d'atteindre leur destination finale, l'ASFC doits s'assurer ce qui suit:

a) que le document émis au bureau point d'entrée initial indique le dernier bureau de sortie;

b) que les agents aux bureaux intermédiaires de sortie et de réimportation s'assurent qu'un document en transit accompagne les marchandises et qu'ils permettent aux marchandises de continuer à circuler en vertu du document émis au bureau d'entrée initial;

c) qu'au dernier bureau de sortie, le document est acquitté de la façon habituelle et retourné au bureau expéditeur de l'ASFC.

Ottawa, le 9 septembre 2013

MÉMORANDUM D3-6-7

Transport du fret ferroviaire en transit

Le présent mémorandum explique les exigences et les procédures douanières particulières qui régissent la déclaration et le contrôle du fret acheminé en transit au Canada ou les États-Unis par des transporteurs ferroviaires.

LIGNES DIRECTRICES ET RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

1. La *Loi sur les douanes*, le *Règlement sur la déclaration des marchandises importées* et le *Règlement sur le transit des marchandises* établissent le moment où doit avoir lieu la déclaration, la manière de faire la déclaration et qui doit déclarer les marchandises entrant au Canada ou y transitant. Afin d'obtenir une copie de ces règlements, veuillez consulter le site Web de Justice Canada au www.justice.gc.ca.

Exigences en matière de garantie

2. Les transporteurs ferroviaires qui transportent du fret en transit à travers le Canada ou les États-Unis doivent être des transporteurs cautionnés et doivent déposer un cautionnement de la manière prescrite au Mémorandum D3-6-6, *Transport du fret ferroviaire – Importations*.

Rapport du moyen de transport ferroviaire

3. Les transporteurs ferroviaires doivent déclarer les trains et le fret en transit à l'ASFC et ce, aux bureaux d'entrée et de sortie. Les transporteurs doivent déclarer tous les wagons en transit à travers le Canada sur le formulaire A1, *Déclaration pour l'entrée du train* ou utiliser le service d'envoi électronique de données (EÉD) pour soumettre électroniquement la déclaration pour l'entrée et le formulaire A5, *Déclaration à la sortie du train*. Comme alternative, et après avoir obtenu au préalable la permission de la Gestion des programmes des importations, l'ASFC acceptera la feuille de décomposition interne du train du transporteur. Pour de plus amples renseignements concernant la déclaration du moyen de transport ferroviaire, voir le Mémorandum D3-6-6, *Transport du fret ferroviaire – Importations*.

Exigences relatives aux documents de contrôle du fret

Pour les transporteurs n'utilisant pas l'EÉD

4. Les transporteurs doivent déclarer toute expédition de fret en transit à travers le Canada (É.-U. – CAN – É.-U.) ou en transit à travers les États-Unis (CAN – É.-U. – CAN) par mode ferroviaire à l'ASFC en remplissant le formulaire BSF708, *Manifeste en transit mode ferroviaire*. Le transporteur ferroviaire doit fournir et remplir ce manifeste en détail. L'ASFC numérotera et estampillera le manifeste aux bureaux d'entrée et de sortie.

5. Il faut deux exemplaires du formulaire BSF708, *Manifeste en transit mode ferroviaire*.

6. Si plusieurs wagons en transit au Canada transportant la même marchandise et qui sera exportée au même bureau de sortie, l'ASFC acceptera un seul formulaire BSF708 avec une feuille supplémentaire en deux exemplaires qui dressera la liste des numéros des wagons, au lieu d'un formulaire BSF708 distinct pour chaque wagon.

Pour les transporteurs utilisant l'EÉD

7. Les transporteurs ferroviaires utilisant l'EÉD ne sont plus obligés de se servir du formulaire BSF708 pour déclarer des expéditions en transit à travers le Canada (É.-U. – CAN – É.-U.) ou en transit à travers les États-Unis (CAN – É.-U. – CAN). Le transporteur ferroviaire doit plutôt présenter à l'ASFC aux bureaux d'entrée et de sortie, un manifeste en transit EÉD « en papier blanc » (voir l'annexe) pour chaque expédition. Le transporteur doit numéroter le manifeste en papier blanc à partir du système de numérotage EÉD (voir le Mémorandum D3-6-6 pour de plus amples détails). De plus, le transporteur doit ajouter une mention « É.-U. – CAN – É.-U. » ou « CAN – É.-U. – CAN » au manifeste afin d'indiquer que l'expédition est en transit.

Procédures de déclaration et de contrôle du fret pour les marchandises provenant des États-Unis en transit au Canada (É.-U. – CAN – É.-U.)

Pour les transporteurs non n'utilisant pas l'EÉD

8. Dès l'arrivée du train au Canada, le transporteur doit présenter à l'ASFC les exemplaires du formulaire BSF708 et la feuille supplémentaire, s'il y a lieu, pour qu'ils soient validés. Le bureau de douane de l'ASFC communiquera avec le bureau expéditeur de l'ASFC avant de numéroter et estampiller les documents en question avec le timbre dateur.

9. Chaque numéro du bureau expéditeur de l'ASFC doit être précédé les lettres TR. S'il y a plus d'une série de manifestes émis au bureau de l'ASFC, l'ASFC peut ajouter une troisième lettre au préfixe. L'ASFC émettra les manifestes à partir d'une série consécutive, sans tenir compte du bureau de réception de l'ASFC, en

Ottawa, le 9 septembre 2013

MÉMORANDUM D3-6-7

En résumé

Transport du fret ferroviaire en transit

Le présent mémorandum remplace le Mémorandum D3-6-7 du 3 mai 1994. Il a été révisé pour refléter les changements suivants:

a) Les noms de l'Agence, de la division et de la direction ont été changés pour les appellations qui sont en vigueur.

b) Le formulaire A4 a été modifié pour le formulaire BSF708, *Manifeste en transit mode ferroviaire*.

c) Les paragraphes 5, 8 à 13 et 25 à 28 ont été révisés pour refléter les changements au formulaire BSF708, *Manifeste en transit mode ferroviaire*.

d) Les paragraphes 34 à 36 ont été révisés pour refléter l'information sur les sanctions administratives.

e) Le paragraphe 38 a été ajouté afin de fournir les adresses Web de l'ASFC et de celui du Service d'information sur la frontière.

f) L'annexe A a été remplacé par le lien Web.

Printed in Canada

Ottawa, January 31, 1992

SUBJECT

EXPRESS CARGO — IMPORT MOVEMENTS

This Memorandum outlines and explains specific Customs requirements and procedures for reporting and control of cargo imported into Canada in the services of express carriers. Memorandum D3-1-1, Regulations Respecting the Importation, Transportation and Exportation of Goods, should be referred to for the general Customs requirements and administrative policies which apply to all modes.

TABLE OF CONTENTS

	Page
Guidelines and General Information	1
Security Requirements	1
Cargo Control Documentation Requirements	2
Cargo Reporting and Control Procedures	2
Shipments Interlined Between Highway and Express Carriers	3
Delivery Requirements and Transfers to Sufferance Warehouses	4
Penalty Information	4
Additional Information	4

Ottawa, le 31 janvier 1992

OBJET

TRANSPORT DU FRET DE MESSAGERIE — IMPORTATIONS

Le présent mémorandum énonce et explique les exigences et les procédures douanières particulières concernant la déclaration et le contrôle du fret arrivant au Canada au moyen des services des transporteurs de messageries. Le mémorandum D3-1-1, Règlement sur l'importation, le transport et l'exportation des marchandises, doit être consulté en ce qui a trait aux exigences et politiques administratives s'appliquant à tous les moyens de transport.

TABLE DES MATIÈRES

	Page
Lignes directrices et renseignements généraux	1
Exigences en matière de garantie	1
Exigences en matière de documentation de contrôle du fret	2
Procédures de déclaration et de contrôle du fret	2
Expéditions transférées entre transporteurs de grand-route et de messageries	3
Exigences en matière de livraison et transferts aux entrepôts d'attente	4
Renseignements sur les pénalités	4
Renseignements supplémentaires	4

GUIDELINES AND GENERAL INFORMATION

Security Requirements

1. Express carriers, who are members of the Express Transport Association and who wish to become bonded carriers for the transportation of in bond express shipments in Canada, shall apply for authorization on an Application to Transact Bonded Carrier and Forwarding Operations, form E 370, in duplicate, to:

Department of National Revenue
Customs and Excise
Ottawa, Ontario
K1A 0L5

Attention: Licensing Division

LIGNES DIRECTRICES ET RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Exigences en matière de garantie

1. Les transporteurs de messageries qui sont membres de l'*Express Transport Association* et qui désirent devenir des transporteurs cautionnés pour le transport d'expéditions de messageries en douane, au Canada, doivent présenter une demande pour en obtenir l'autorisation au moyen de la Demande relative aux transactions de transporteur cautionné et aux expéditions, formule E 370, remplie en deux copies, au :

Ministère du Revenu national
Douanes et Accise
Ottawa (Ontario)
K1A 0L5

À l'attention de la Division de l'octroi des licences

Canada

2. Each application must be accompanied by security in a form prescribed in Memorandum D3-1-1, in an amount of $25,000 and, on approval of the application, the carrier will be assigned a carrier code number which must be shown on all Customs cargo control documents issued by that company.

3. The undermentioned company, having filed security with Customs, is authorized to transport in bond express shipments in Canada under post-audit control procedures.

Company	Carrier Code
Canadian Pacific Express and/or Transport Ltd.	5300

Cargo Control Documentation Requirements

4. All express shipments entering Canada must be documented on a cargo control document. The carrier may use the standard Customs Cargo Control Document, form A 8A, available at all Customs offices. Alternatively, the carrier may have cargo control documents privately printed in a format acceptable to Customs. Cargo control document specifications for privately printed documents are found in Appendix G of Memorandum D3-1-1. Completion requirements for form A 8A are found in Appendix I of Memorandum D3-1-1.

Cargo Reporting and Control Procedures

5. In most cases, express carriers arrange for the initial movement of the goods into Canada by another carrier. Goods are then transferred to the express carrier at a point for furtherance to the Customs office of clearance. In these instances, the primary carrier shall report the goods to Customs at the point of importation on an approved cargo control document. The express carrier shall then re-manifest the goods to final destination. For further details on re-manifesting, refer to Memorandum D3-1-1.

2. Chaque demande doit être accompagnée d'une garantie de 25 000 $ dans la forme prescrite par le mémorandum D3-1-1 et, dès l'approbation de la demande, on attribuera aux transporteurs un numéro de code du transporteur qui figurera sur tous les documents douaniers de contrôle du fret émis par la compagnie en question.

3. La société mentionnée ci-dessous, ayant versé une garantie aux Douanes, est autorisée à transporter des expéditions de messageries en douane au Canada selon le régime de la postvérification.

Société	Code du transporteur
Canadian Pacific Express and/or Transport Ltd.	5300

Exigences en matière de documentation de contrôle du fret

4. Toutes les expéditions de messageries arrivant au Canada doivent être documentées sur le document de contrôle du fret. Le transporteur doit utiliser le Document de contrôle du fret des douanes, formule A 8A, disponible à tous les bureaux de douane. Ou bien le transporteur peut faire usage de documents de contrôle du fret imprimés de façon particulière s'ils sont conformes au format acceptable par les Douanes. Les spécifications concernant le document de contrôle du fret quant aux documents imprimés de façon particulière sont précisées à l'annexe G du mémorandum D3-1-1. Les exigences visant à remplir la formule A 8A sont inscrites à l'annexe I du mémorandum D3-1-1.

Procédures de déclaration et de contrôle du fret

5. La plupart du temps, les transporteurs de messageries prennent les dispositions nécessaires pour que le mouvement initial des marchandises à l'intérieur du Canada se fasse par l'entremise d'un autre transporteur. Les marchandises sont transférées au transporteur de messageries à un point intermédiaire pour l'acheminement au bureau de dédouanement. Dans ce cas, le transporteur primaire doit déclarer les marchandises aux Douanes au point d'entrée au moyen d'un document de contrôle du fret approuvé. Le transporteur de messageries doit alors préparer un nouveau document de contrôle du fret pour le transport du fret à la destination finale. On peut trouver des renseignements supplémentaires concernant les nouveaux documents de contrôle du fret dans le mémorandum D3-1-1.

6. Where express carriers are responsible for the initial movement of a shipment into Canada, each individual shipment shall be reported to Customs at the point of entry on an approved express cargo control document. The Mail and Station copies will be presented to and verified by Customs at the sending Customs office while the Customs Delivery Authority and Long Room copies will be forwarded with the shipment.

7. The cargo control number assigned to cargo control documents by express companies will be the waybill number prefixed by the company's carrier code.

8. If the cargo control documents are found to be illegible, or if insufficient data is shown for proper control of the goods for Customs purposes, the carrier will be requested to supply a corrected or rewritten cargo control document. For further details on rewritten documents, refer to Memorandum D3-1-1.

9. On arrival at destination, the carrier will advise the consignee of the arrival of the shipment by means of the Long Room and Customs Delivery Authority copies of the cargo control document. Although this procedure does not preclude advice of arrival by telephone or other means, formal release of the goods will be allowed only on presentation to Customs of these copies of the cargo control document with the accounting document or other release documents.

10. The carrier will also be responsible for advising the warehouse keeper of the arrival of the shipment into the sufferance warehouse by means of the Warehouse Operator's copy.

11. The Customs Delivery Authority copy is to be signed by the releasing Customs Inspector when release is authorized, and turned over to the warehouse operator as authority to allow delivery of the goods to the consignee.

Shipments Interlined Between Highway and Express Carriers

12. Shipments arriving in Canada in the services of highway carriers and under highway documentation and transferred to express carriers at an intermediate point for furtherance to destination must be re-manifested by the express company at this intermediate point.

6. Lorsque les transporteurs de messageries sont responsables du transport initial d'une expédition à l'intérieur du Canada, chaque expédition doit être déclarée aux Douanes au point d'entrée au moyen d'un document de contrôle du fret de messagerie approuvé. Les exemplaires pour la poste et de la gare seront présentés aux Douanes et vérifiés par celles-ci au bureau d'expédition de douane alors que les exemplaires d'autorisation douanière de livraison et de la salle des comptoirs accompagneront l'expédition.

7. Le numéro de contrôle du fret attribué aux documents de contrôle du fret par les compagnies de transport de messageries est le numéro de la feuille de route, précédé du code de transporteur de la compagnie.

8. Si les documents de contrôle du fret sont illisibles ou si les données nécessaires au contrôle pertinent des marchandises à des fins douanières sont insuffisantes, le transporteur est tenu de fournir un document de contrôle du fret corrigé ou récrit. On peut trouver des renseignements supplémentaires concernant les documents corrigés ou récrits dans le mémorandum D3-1-1.

9. À son arrivée, le transporteur avisera le destinataire de la réception de l'expédition au moyen des exemplaires de la salle des comptoirs et de l'autorisation douanière de livraison du document de contrôle du fret. Bien que cette procédure n'empêche pas les transporteurs de signaler l'arrivée du fret par téléphone ou par d'autres moyens, la mainlevée officielle des marchandises sera accordée seulement sur présentation de ces exemplaires de contrôle du fret aux Douanes avec la déclaration ou d'autres documents de mainlevée.

10. Le transporteur sera également responsable d'aviser l'entreposeur de la réception de l'expédition dans l'entrepôt d'attente au moyen de l'exemplaire de l'exploitant d'entrepôt.

11. L'autorisation douanière de livraison doit être signée par l'inspecteur des douanes qui donne la mainlevée, lorsque celle-ci est autorisée, et elle doit être remise à l'exploitant d'entrepôt pour qu'il puisse autoriser la livraison des marchandises au destinataire.

Expéditions transférées entre transporteurs de grand-route et de messageries

12. Les expéditions arrivant au Canada par l'entremise de transporteurs de grand-route et accompagnées de la documentation de grand-route et qui sont transférées à un point intermédiaire à des transporteurs de messageries afin d'être acheminées à destination, doivent faire l'objet d'un nouveau manifeste établi au point intermédiaire par la compagnie de messageries.

13. Diversion notices will be required in addition to the re-manifest in cases where the point of re-manifesting is not the destination location (''manifested to'') originally declared on the highway cargo control document.

14. Goods for furtherance may be delivered to either the express sufferance warehouse or the highway sufferance warehouse at this intermediate point.

15. Any goods for clearance at this intermediate point must be delivered to a highway sufferance warehouse to be stored pending Customs clearance.

16. Shipments arriving at destination in express service and under express documentation (re-manifest) may be stored in the express sufferance warehouse pending Customs clearance.

Delivery Requirements and Transfers to Sufferance Warehouses

17. Cargo arriving in air, highway, marine or rail service for furtherance or export in bond under an express cargo control document may be delivered to a type ''AE'' sufferance warehouse.

18. Cargo may be transferred to another authorized type ''AE'' sufferance warehouse at another Customs office after presentation of a re-manifest.

Penalty Information

19. Details of penalties involving various carrier infractions are contained in Memorandum D3-8-1, Cargo Control Contraventions.

Additional Information

20. Please direct all correspondence to:

Department of National Revenue
Customs and Excise
Ottawa, Ontario
K1A 0L5

Attention: Cargo Policy and Administration

13. Des avis de déroutement seront aussi nécessaires en plus du nouveau manifeste lorsque le point où les marchandises font l'objet d'un nouveau manifeste n'est pas l'endroit de destination («manifesté sur») inscrit à l'origine sur le document de contrôle du fret de grand-route.

14. Les marchandises à acheminer peuvent être livrées à l'entrepôt d'attente de messageries ou à l'entrepôt d'attente de grand-route au point intermédiaire.

15. Les marchandises à être dédouanées à ce point intermédiaire doivent être livrées à l'entrepôt d'attente de grand-route pour être emmagasinées jusqu'au dédouanement.

16. Les expéditions arrivant à destination par service de messageries et accompagnées de la documentation de messageries (nouveau manifeste) peuvent être mises dans l'entrepôt d'attente de messageries jusqu'au dédouanement.

Exigences en matière de livraison et transferts aux entrepôts d'attente

17. Le fret arrivant par transport aérien, routier, maritime ou ferroviaire pour être acheminé ou exporté en douane au moyen d'un document de contrôle du fret messagerie peut être livré directement à un entrepôt d'attente des Douanes de la catégorie «AE».

18. Le fret ne peut être transféré à un autre entrepôt d'attente autorisé de la catégorie «AE» que si celui-ci relève d'un autre bureau de douane, après qu'un nouveau manifeste a été présenté.

Renseignements sur les pénalités

19. Le mémorandum D3-8-1, Infractions dans le contrôle du fret, contient des détails sur les pénalités imposées à divers transporteurs pour les infractions commises.

Renseignements supplémentaires

20. Veuillez adresser toute correspondance à l'adresse suivante :

Ministère du Revenu national
Douanes et Accise
Ottawa (Ontario)
K1A 0L5

À l'attention de Politique et administration — Fret

. . . Reference Page / Page de références

REFERENCES

ISSUING OFFICE —

Cargo and Release Division

LEGISLATIVE REFERENCES —

Customs Act, sections 12 to 23

HEADQUARTERS FILE —

7715-0

SUPERSEDED MEMORANDA "D"—

D3-6-9, September 22, 1989

OTHER REFERENCES —

D3-1-1, D3-8-1

SERVICES PROVIDED BY THE DEPARTMENT ARE AVAILABLE IN BOTH OFFICIAL LANGUAGES.

THIS MEMORANDUM IS ISSUED UNDER THE AUTHORITY OF THE DEPUTY MINISTER OF NATIONAL REVENUE, CUSTOMS AND EXCISE.

January 31, 1992

RÉFÉRENCES

BUREAU DE DIFFUSION —

Division du fret et de la mainlevée

RÉFÉRENCES LÉGALES —

Loi sur les douanes, articles 12 à 23

DOSSIER DE L'ADMINISTRATION CENTRALE —

7715-0

CECI ANNULE LES MÉMORANDUMS «D» —

D3-6-9, 22 septembre 1989

AUTRES RÉFÉRENCES —

D3-1-1, D3-8-1

LES SERVICES FOURNIS PAR LE MINISTÈRE SONT DISPONIBLES DANS LES DEUX LANGUES OFFICIELLES.

CE MÉMORANDUM A L'APPROBATION DU SOUS-MINISTRE DU REVENU NATIONAL, DOUANES ET ACCISE.

31 janvier 1992

Canada Border Services Agency | Agence des services frontaliers du Canada

Ottawa, May 3, 2013

MEMORANDUM D3-7-1

In Brief

CBSA MARINE OPERATIONS – CARGO CONTAINERS USED IN INTERNATIONAL SERVICE

This memorandum replaces the Memorandum D3-7-1 dated July 2008. It has been revised to denote the following changes:

(a) Agency, Division and Branch names were revised to the current appellations.

(b) Paragraph 20 was added to reference the CBSA Web site and the Border Information Service contact information.

Printed in Canada

Canada

Ottawa, May 3, 2013

MEMORANDUM D3-7-1

CBSA MARINE OPERATIONS – CARGO CONTAINERS USED IN INTERNATIONAL SERVICE

This memorandum outlines and explains the conditions under which cargo containers may be temporarily imported into Canada while in international service.

GUIDELINES AND GENERAL INFORMATION

Interpretation

1. For the purpose of this memorandum,

"cargo container" means a reusable and identifiable article of transport equipment, 6.1 metres or greater in length and having an internal volume of 14 cubic metres or more, classified under tariff item No. 9801.10.00, especially designed to facilitate the carriage of goods by one or more modes of transportation but does not include either a vehicle or conventional packing; *(conteneur)*

"container operator" means a person or a company that is a lessor of cargo containers that are classified under tariff item No. 9801.10.00 and used in international service; *(exploitant de conteneurs)*

"container pool operator" means a company that maintains a storage facility for cargo containers that are classified under tariff item No. 9801.10.00 and will be leased for use in international service; *(exploitant de conteneurs en commun)*

"Customs Post Audit System" means an independent control system exercised by periodic audits of control and accounting documents covering the use of cargo containers that are classified under tariff item No. 9801.10.00 and conditionally imported by container operators or container pool operators approved under the authority of the Deputy Minister. *(système de post vérification douanière)*

"Deputy Minister" means the Deputy Minister of Public Safety; and *(sous-ministre)*

Introduction

2. These guidelines and procedures apply to cargo containers as defined in paragraph 1 only and do not affect in any way the normal container bank procedures under tariff item Nos. 9813.00.00 and 9814.00.00 for handling containers such as drums, skids, pallets, cores, racks and crates.

3. A cargo container that is employed in the international carriage of goods may be used

(a) to carry goods from outside Canada to a destination or destinations in Canada,

(b) to carry goods from a place or places within Canada to a destination or destinations outside Canada, and

(c) to carry goods from outside Canada to a destination outside Canada but travels in transit through Canada.

4. Cargo containers used to move cargo into Canada are to bear the name or reporting marks of the owner or lessee and the identification number of the container.

5. Information on the Customs Convention on Containers (1972) can be found in the Appendix.

Documentation and Authorized Use

6. Cargo containers arriving in Canada under the Customs Post Audit System do not require separate cargo control documents for each cargo container. Control is exercised by means of a Canada Border Services Agency (CBSA) audit of company records.

7. Cargo containers controlled under the Customs Post Audit System must be exported from Canada within six months of importation.

8. Cargo containers arriving in Canada that are not under the Customs Post Audit System must be controlled. A list of the cargo containers and their identification marks and numbers along with the cargo control document must be presented to the CBSA. Such containers can only remain in Canada for 30 days.

9. Cargo containers that are or not under post-audit control in Canada may make one domestic move under load en route to a repositioning of the container for export, i.e. between the point of discharge of the imported cargo and the point of loading cargo for export or the CBSA office at the point of exit. This procedure does not apply to a transcontinental or other movement under which a container pool in one part of Canada is merely being supplemented by containers from another pool.

10. In all cases, a cargo container must remain the responsibility of the party under whose control the container is stated to be at time of initial report to the CBSA.

11. Where there is significant evidence that the condition of a container creates an obvious risk to safety, the container may be retained in Canada pending restoration to a safe condition for a period not to exceed 24 months. In such instances, Form E29B, *Temporary Admission Permit,* is to be issued for the conveyance for a specified period of time that is sufficient to accommodate the stated contingencies and to provide for compliance by exportation. Containers reported under the Customs Post Audit System do not need to be documented on a Form E29B.

Customs Post Audit System

12. A firm that maintains an inventory of cargo containers for use in international service may be designated as either a post-audit container operator or container pool operator, provided the company maintains records acceptable to the CBSA of all containers under its ownership or control from which the CBSA auditors may determine all movements of such containers in Canada. Applications for post-audit status should be directed to the following program:

Import programs Management
Programs Branch
150 Isabella Street, 4th Floor
Ottawa, Ontario
K1A-0L8

13. Cargo containers arriving in Canada under the ownership or control of post-audit container operators or post-audit container pool operators do not require cargo control documents. When the cargo container with cargo is turned over to a connecting carrier for furtherance to a destination for clearance, the carrier does not need to manifest the container. A reference to the owner or lessee, or the reporting marks, and the identification number of the container in question will be inscribed on the cargo control documents covering the cargo. Subsequent movements of the container in Canada, after the import cargo is discharged, will not be effected under a cargo control document but the CBSA control will be maintained by audits of the records of the container operator and the connecting carriers.

14. The repositioning described in paragraph 9 that are under post-audit control in Canada may take place over a route outside the territorial limits of Canada provided the following applies:

(a) At the time of its importation, the container was being used to transport imported goods;

(b) The container is repositioned to pick up a load in Canada for export;

(c) The route taken is directly incidental to the repositioning;

(d) The transportation equipment used to move the container is either of Canadian origin or has been fully duty-paid in Canada; and

(e) The container is under the control of the Customs Post Audit System.

15. Under no circumstances may an empty container arriving in Canada be used in domestic point-to-point service.

16. For more information, please refer to Memorandum D3-1-6, *Canada Border Services Agency (CBSA) Post Audit System.*

Penalty Information

17. For information on administrative penalties, please refer to Memorandum D22-1-1, *Administrative Monetary Penalty System* (AMPS). Information on AMPS penalties is also available on the CBSA's Web site at www.cbsa.gc.ca.

18. Other administrative sanctions, such as the revocation of program privileges and penalties of other government departments, may also be applicable.

19. In some situations, failure to comply with the CBSA requirements outlined in the *Customs Act* may result in the seizure and forfeiture of the goods and/or conveyance. In serious cases, criminal charges may be applicable.

Additional Information

20. The CBSA's Border Information Service (BIS) line responds to public inquiries related to import requirements of other government departments, including Industry Canada. You can access BIS toll-free throughout Canada by calling **1-800-461-9999**. If you are calling from outside Canada, you can access BIS by calling 204-983-3500 or 506-636-5064 (long-distance charges will apply). To speak directly to an agent, please call during regular business hours from Monday to Friday (except holidays), 8 a.m. to 4 p.m. local time. More BIS information can be found on the CBSA's Web site at www.cbsa.gc.ca.

APPENDIX

INFORMATION ON THE CUSTOMS CONVENTION ON CONTAINERS (1972)

Purpose of Canadian Membership

1. Canada is a contracting party to the Customs Convention on Containers (1972). The purpose of Canada's membership in this international agreement is to help exporters and importers achieve the commercial benefits of container transportation by using containers that have been inspected and approved according to the provisions of the Convention and that are identified by an internationally recognized approval plate. Membership also gives Canadian manufacturers of containers an opportunity to have their products inspected and approved in Canada.

Basic Provisions of the Convention

2. The basic provisions of the Convention are the following:

(a) Contracting parties must grant temporary admission of containers free of import duties and taxes; and

(b) Containers should comply with the provisions of the Convention regarding construction, marking, inspection and approval.

Temporary Admission

3. The "Guidelines and General Information" section is sufficient in scope to comply with the free temporary admission provisions of the Convention and no change in existing procedures is necessary.

Construction of Containers

4. Approval for the international transport of goods may be granted only to containers constructed and equipped in the following manner:

(a) No goods can be removed from, or introduced into, the sealed part of the container without leaving visible traces of tampering or without breaking the Canada Border Services Agency (CBSA) seal;

(b) A CBSA seal can be simply and effectively affixed to the container;

(c) The container contains no concealed spaces where goods may be hidden; and

(d) All spaces in the container capable of holding goods are readily accessible for CBSA inspection.

Marking of Containers

5. The following information is to be durably marked in an appropriate and clearly visible place on containers:

(a) The country to which the container belongs;

(b) The identification of the owner or principal operator;

(c) The identification marks and numbers of the containers given by the owner or operator; and

(d) The tare weight of the container, including all its permanently fixed equipment.

Inspection and Approval of Containers

6. Containers may be inspected and approved for the transport of goods under CBSA seal in one of two ways:

(a) At the manufacturing stage, by design type; or

(b) At a stage subsequent to manufacture, either individually or for a specified number of containers of the same type.

7. The certifying agency responsible for granting approval must issue to the applicant, after approval, a certificate of approval valid either for an unlimited series of containers of the approval type or for a specified number of containers, as the case may be.

8. The beneficiary of approval must affix an approval plate to the approved containers before using the containers to transport goods under CBSA seal.

9. The approval plate has to be affixed permanently and in a clearly visible place adjacent to any other approval plate issued for official purposes.

10. The approval plate must take the form of a metal plate on which the following information is to appear:

(a) The words, "Approved for Transport Under CBSA Seal";

(b) The country/number of certificate of approval/year. For example, CDN/26/74 means Canadian Certificate of Approval, No. 26, issued in 1974; and

(c) Identification of the type of container and the serial number of the container in the type series.

11. The following certifying agencies have been authorized to inspect and approve containers in Canada:

Lloyds Register of Shipping

Bureau Veritas

American Bureau of Shipping

Caution for Exporters

12. In order to obtain the benefits of the Convention, shippers must use a container that has been constructed, marked, inspected and approved for the international transport of goods according to the Convention. Failure to use an approved container could result in the shipment being delayed abroad.

Additional Information

13. This Appendix is intended to convey the primary provisions of the Convention to shippers, carriers, container manufacturers, border services officers and other interested persons. Additional information is available from the following:

(a) International Affairs Division;

(b) Regional assistant deputy ministers of Public Safety Canada;

(c) Certifying agencies (see paragraph 11 of this Appendix).

REFERENCES

ISSUING OFFICE –

Import Programs Management
Commercial Border Programs Division
Programs Branch

HEADQUARTERS FILE –

7672-0

LEGISLATIVE REFERENCES –

Customs Act
Customs Tariff

OTHER REFERENCES –

D3-1-6, D22-1-1

SUPERSEDED MEMORANDA "D" –

D3-7-1, July 4, 2008

Services provided by the Canada Border Services Agency are available in both official languages.

Printed in Canada

RÉFÉRENCES

BUREAU DE DIFFUSION –

Gestion des programmes des importations
Division des programmes frontaliers du secteur commercial
Direction générale des programmes

DOSSIER DE L'ADMINISTRATION CENTRALE –

7672-0

RÉFÉRENCES LÉGALES –

Loi sur les douanes
Tarif des douanes

AUTRES RÉFÉRENCES –

D3-1-6, D22-1-1

CECI ANNULE LES MÉMORANDUMS « D » –

D3-7-1, le 4 juillet 2008

Les services fournis par l'Agence des services frontaliers du Canada sont offerts dans les deux langues officielles.

Imprimé au Canada

8. Le bénéficiaire de l'agrément doit apposer une plaque d'agrément sur les conteneurs agréés avant leur utilisation pour le transport de marchandises sous plombs de l'ASFC.

9. La plaque d'agrément doit être fixée à demeure à un endroit où elle sera nettement visible et à côté de toute autre plaque d'agrément délivrée à des fins officielles.

10. La plaque d'agrément doit être constituée par une plaque de métal portant les indications ci-dessous :

a) la mention « Agréé pour le transport sous plombs de l'ASFC »;

b) le nom du pays, le numéro du certificat d'agrément et l'année de l'agrément, par exemple CDN/26/74 signifie : Canada, certificat d'agrément n° 26, délivré en 1974;

c) l'identification du type de conteneur et le numéro d'ordre du conteneur s'il a été fabriqué en série.

11. Les organismes suivants ont été autorisés à délivrer les certificats et à inspecter et à agréer les conteneurs au Canada :

Lloyds Register of Shipping

Bureau Veritas

American Bureau of Shipping

Avis aux exportateurs

12. Afin de pouvoir bénéficier des avantages de la Convention, l'expéditeur doit utiliser un conteneur qui a été construit, marqué, inspecté et agréé pour le transport international des marchandises conformément à la Convention. Si l'on ne se sert pas d'un conteneur agréé, l'expédition peut être retardée à l'étranger.

Renseignements supplémentaires

13. Cette annexe a pour objet de faire connaître les principales dispositions de la Convention aux expéditeurs, aux transporteurs, aux fabricants de conteneurs, aux agents des services frontaliers et aux autres personnes intéressées. On peut se procurer des renseignements supplémentaires en s'adressant aux endroits suivants :

a) Division des affaires internationales;

b) Bureaux des sous-ministres adjoints régionaux de Sécurité publique Canada;

c) Organismes autorisés à délivrer les certificats (voir le paragraphe 11 de cette annexe).

ANNEXE

RENSEIGNEMENTS AU SUJET DE LA CONVENTION DOUANIÈRE RELATIVE AUX CONTENEURS (1972)

But de l'adhésion du Canada

1. Le Canada est devenu partie contractante de la Convention douanière relative aux conteneurs (1972). L'objet de l'adhésion du Canada à cette entente internationale est d'aider les exportateurs et les importateurs à bénéficier des avantages commerciaux du transport par conteneurs en utilisant des conteneurs qui ont été inspectés et approuvés conformément aux dispositions de la Convention et qui sont identifiés au moyen d'une plaque d'agrément reconnue de façon internationale. Cette adhésion donne aussi aux fabricants canadiens de conteneurs la chance de faire inspecter et approuver leurs produits au Canada.

Dispositions fondamentales de la Convention

2. Les dispositions fondamentales de la Convention sont :

a) que les parties contractantes admettront temporairement les conteneurs en franchise des droits et taxes à l'importation;

b) que les conteneurs devront être conformes aux dispositions de la Convention relatives à la construction, au marquage, à l'inspection et à l'approbation de ceux-ci.

Admission temporaire

3. La section intitulée « Lignes directrices et renseignements généraux » a une portée suffisamment vaste pour satisfaire aux dispositions de la Convention visant l'admission temporaire en franchise, et aucune modification aux procédures existantes n'est nécessaire.

Construction des conteneurs

4. L'agrément pour le transport international de marchandises ne peut être accordé qu'aux conteneurs construits et aménagés de telle façon :

a) qu'aucune marchandise ne puisse être extraite de la partie scellée du conteneur ou y être introduite sans laisser de traces visibles d'effraction ou sans rupture des plombs de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC);

b) que des plombs de l'ASFC puissent être apposés de manière simple et efficace sur le conteneur;

c) que les conteneurs ne comportent aucun espace invisible permettant de dissimuler des marchandises;

d) que tous les espaces dans le conteneur susceptibles de contenir des marchandises soient facilement accessibles pour les inspections de l'ASFC.

Marquage des conteneurs

5. Les indications suivantes, inscrites de façon durable, doivent être apposées en un endroit approprié et bien visible sur les conteneurs :

a) le pays auquel le conteneur est rattaché;

b) l'identification du propriétaire ou de l'exploitant principal;

c) les marques et numéros d'identification des conteneurs adoptés par le propriétaire ou l'exploitant;

d) la tare du conteneur, y compris tous les équipements fixés à demeure.

Inspection et agrément des conteneurs

6. Les conteneurs peuvent être inspectés et agréés pour le transport de marchandises sous plombs de l'ASFC :

a) soit au stade de la fabrication, par type de construction;

b) soit à un stade postérieur à la fabrication, individuellement ou pour un nombre déterminé de conteneurs d'un même type.

7. L'organisme compétent qui procède à l'agrément doit délivrer au demandeur, après agrément, un certificat d'agrément valable, selon le cas, pour une série illimitée de conteneurs du type agréé ou pour un nombre déterminé de conteneurs.

Renseignements supplémentaires

20. La ligne du Service d'information sur la frontière (SIF) de l'ASFC répond aux demandes d'information du public relatives aux exigences en matière d'importation d'autres ministères, y compris Industrie Canada. Vous pouvez avoir accès à ce service partout au Canada en composant le numéro sans frais **1-800-461-9999**. Si vous appelez de l'extérieur du Canada, vous pouvez avoir accès au SIF en composant le 204-983-3500 ou le 506-636-5064 (des frais d'interurbain s'appliqueront). Afin de parler directement à un agent, veuillez appeler durant les heures de bureau, du lundi au vendredi (sauf les jours fériés), de 08 h à 16 h heure locale. Pour plus de renseignements sur le SIF, consultez le site Web de l'ASFC au www.asfc.gc.ca.

9. Les conteneurs, qu'ils soient ou pas assujettis à une post vérification douanière au Canada, peuvent effectuer un déplacement à l'intérieur du pays avec leur chargement afin d'être repositionné en vue d'une exportation, c.-à-d., entre le lieu de déchargement des marchandises importées et le lieu de chargement des marchandises pour exportation ou le bureau de l'ASFC au point de sortie du pays. Cette procédure ne s'applique pas au transport transcontinental ni à tout autre transport au cours duquel des conteneurs en commun dans une partie du pays s'ajoutent simplement à d'autres conteneurs en commun.

10. Dans tous les cas, un conteneur doit demeurer la responsabilité de l'exploitant qui en assure le contrôle depuis sa déclaration initiale à l'ASFC.

11. Lorsqu'il est manifeste que l'état d'un conteneur présente un danger, ce conteneur peut être retenu au Canada en attendant sa remise en état pendant une période qui ne doit pas dépasser 24 mois. En pareil cas, le formulaire E29B, Permis d'admission temporaire, est émis à l'égard du moyen de transport pour un délai précis allouant le temps nécessaire pour résoudre les difficultés et pour respecter les exigences concernant l'exportation. Les conteneurs déclarés en vertu du Système de post vérification douanière n'ont pas besoin d'être documentés sur un formulaire E29B.

Système de post vérification douanière

12. Toute entreprise qui détient un inventaire de conteneurs utilisables pour les transports internationaux peut être considérée soit comme un exploitant de conteneurs ou un exploitant de conteneurs en commun en vertu du Système de post vérification douanière, si elle tient à jour des listes agréées par l'ASFC de tous les conteneurs qu'elle possède ou dont elle est responsable et à partir desquelles les vérificateurs de l'ASFC peuvent déterminer tous les déplacements de ces conteneurs au Canada. Toute demande d'agrément en tant qu'exploitant de conteneurs exerçant son activité en vertu du Système de post vérification douanière doit être adressée à la :

Gestion des programmes des importations
Direction générale des programmes
Agence des services frontaliers du Canada
150, rue Isabella, 4e étage
Ottawa (Ontario)
K1A 0L8

13. Les conteneurs qui arrivent au Canada et qui sont la propriété ou sous le contrôle d'exploitants de conteneurs ou d'exploitants de conteneurs en commun, exerçant leur activité en vertu du Système de post vérification douanière, n'ont pas besoin d'être accompagnés d'un document de contrôle du fret. Lorsque le conteneur de fret est livré à un transporteur intermédiaire chargé de faire avancer le conteneur vers sa destination pour dédouanement, ce transporteur n'est pas tenu de préparer un manifeste pour le conteneur. En revanche, on indiquera sur les documents de contrôle du fret relatifs à l'expédition le nom du propriétaire ou du locataire ou les marques distinctes et le numéro d'identité du conteneur en question. Les déplacements subséquents du conteneur à l'intérieur du Canada, après que la marchandise importée a été déchargée, ne seront pas effectués en vertu d'un document de contrôle du fret. Le contrôle de l'ASFC se poursuivra plutôt sous forme de vérification des dossiers de l'exploitant de conteneurs et des transporteurs intermédiaires.

14. Le repositionnement décrit au paragraphe 14 peut se faire en utilisant une route à l'extérieur du territoire canadien, si toutes les conditions suivantes s'appliquent :

a) lors de son importation, le conteneur était utilisé pour transporter des marchandises importées;

b) l'on repositionne le conteneur afin de ramasser un chargement au Canada destiné à l'exportation;

c) la route en question suit le trajet normal que le conteneur suivrait pour être repositionné;

d) l'équipement de transport utilisé pour transporter le conteneur est d'origine canadienne ou a été dédouané au Canada;

e) le conteneur est sous le contrôle du Système de post vérification douanière.

15. Un conteneur qui arrive vide au Canada ne peut en aucun cas faire l'objet d'un transport d'un point à un autre au Canada.

16. Pour de plus amples renseignements, veuillez consulter le Mémorandum D3-1-6, *Système de postvérification douanière de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC)*.

Renseignements sur les sanctions

17. Pour des renseignements sur les sanctions administratives, veuillez consulter le Mémorandum D22-1-1, *Régime de sanctions administratives pécuniaires* (RSAP) ou le site Web de l'ASFC à l'adresse suivante www.asfc.gc.ca.

18. D'autres sanctions administratives, telles que la révocation de certains privilèges des autres ministères, pourraient aussi s'appliquer.

19. Dans certaines situations, l'omission de se conformer aux exigences de l'ASFC décrites dans la *Loi sur les douanes* peut résulter en la saisie des marchandises ou du moyen de transport. Des accusations au criminel pourraient être déposées dans le cas d'infractions graves.

Ottawa, le 3 mai 2013

MÉMORANDUM D3-7-1

OPÉRATIONS MARITIMES DE L'ASFC – CONTENEURS UTILISÉS DANS LE TRANSPORT INTERNATIONAL

Le présent mémorandum énonce et explique les conditions selon lesquelles les conteneurs peuvent être temporairement admis au Canada au cours d'un transport international.

LIGNES DIRECTRICES ET RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

Interprétation

1. Aux fins du présent mémorandum :

« conteneur » s'entend d'un engin de transport identifiable et pouvant être utilisé de nouveau, d'une longueur de 6,1 mètres ou plus et d'un volume intérieur d'au moins 14 mètres cubes, classifié en vertu du numéro tarifaire 9801.10.00, spécialement conçu pour faciliter le transport de marchandises par un ou plusieurs moyens de transport, mais ne comprend pas de véhicule ni d'emballage ordinaire; (*cargo container*)

« exploitant de conteneurs » s'entend d'une personne ou d'une entreprise qui loue des conteneurs classifiés en vertu du numéro tarifaire 9801.10.00, destinés à être utilisés dans le transport international; (*container operator*)

« exploitant de conteneurs en commun » s'entend d'une entreprise qui possède des installations d'entreposage de conteneurs classifiés en vertu du numéro tarifaire 9801.10.00 et qui seront loués pour être utilisés dans le transport international; (*container pool operator*)

« sous-ministre » désigne le sous-ministre de la Sécurité publique; (*Deputy Minister*)

« Système de post vérification douanière » s'entend d'un système de contrôle indépendant effectué au moyen de vérifications périodiques des documents de déclaration en détail visant l'utilisation des conteneurs classifiés en vertu du numéro tarifaire 9801.10.00 et qui sont importés sous condition par des exploitants de conteneurs ou des exploitants de conteneurs en commun agréés par le sous-ministre. (*Customs Post Audit System*)

Introduction

2. Les présentes lignes directrices et procédures se rapportent seulement aux conteneurs aux termes du paragraphe 1 et ne modifient en rien les dispositions des numéros tarifaires 9813.00.00 et 9814.00.00 visant la manipulation des conteneurs tels que les fûts, les patins de glissement, les palettes, les mandrins, les caisses et les cadres.

3. Tout conteneur utilisé pour le transport international de marchandises peut servir :

a) au transport de marchandises d'un endroit situé à l'extérieur du Canada à une destination ou à des destinations au Canada;

b) au transport de marchandises d'un endroit ou d'endroits situés au Canada à une destination ou à des destinations à l'extérieur du Canada;

c) au transport de marchandises d'un endroit à l'extérieur du Canada à un autre endroit à l'extérieur du Canada, mais en étant en transit au Canada.

4. Les conteneurs utilisés pour introduire des marchandises au Canada doivent porter le nom ou les marques distinctives du propriétaire ou du locataire ainsi que le numéro d'identité du conteneur.

5. Des renseignements au sujet de la Convention douanière relative aux conteneurs (1972) se trouvent en annexe.

Documents et usage autorisé

6. Les conteneurs qui entrent au Canada en vertu du Système de post vérification douanière ne requièrent pas de documents de contrôle du fret distincts pour chaque conteneur, étant donné que l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) exerce le contrôle au moyen de la vérification des dossiers de l'entreprise.

7. Les conteneurs qui sont vérifiés en vertu du Système de post vérification douanière doivent être exportés du Canada dans les six mois qui suivent l'importation.

8. Les conteneurs qui entrent au Canada sans avoir été soumis au Système de post vérification douanière doivent être contrôlés. Une liste des conteneurs et leurs marques et numéros d'identification respectifs ainsi que le document de contrôle du fret doivent être présentés à l'ASFC. De tels conteneurs peuvent demeurer au Canada pour une période de 30 jours seulement.

Ottawa, le 3 mai 2013

MÉMORANDUM D3-7-1

En résumé

OPÉRATIONS MARITIMES DE L'ASFC – CONTENEURS UTILISÉS DANS LE TRANSPORT INTERNATIONAL

Ce mémorandum remplace le Mémorandum D3-7-1 du juillet 2008. Il a été révisé pour indiquer les modifications suivantes :

a) Les noms de l'Agence, de la division et de la direction ont été changés pour les appellations qui sont en vigueur.

b) Le paragraphe 20 a été ajouté afin de référencer le site Web de l'ASFC et le Service d'information sur la frontière.

Printed in Canada

Ottawa, June 28, 1991

SUBJECT

CARGO CONTROL CONTRAVENTIONS

This Memorandum describes the most common cargo control contraventions and establishes guidelines concerning the sanctions Customs may invoke.

Legislation

Section 124 of the *Customs Act* authorizes the imposition of sanctions for contraventions of the *Customs Act* and regulations.

Ascertained Forfeiture

124. (1) Where an officer believes on reasonable grounds that a person has contravened any of the provisions of this Act or the regulations in respect of any goods or conveyance, he may, if the goods or conveyance is not found or if the seizure thereof would be impractical, serve a written notice on that person demanding payment of

(a) an amount of money determined under subsection (2) or (3), as the case may be; or

(b) such lesser amount as the Minister may direct.

(2) For the purpose of paragraph (1)*(a)*, an officer may demand payment in respect of goods of an amount of money of a value equal to the aggregate of the value for duty of the goods and the amount of duties levied thereon, if any, calculated at the rates applicable thereto

(a) at the time the notice is served, where the goods have not been accounted for under subsection 32(1), (2) or (5) or where duties or additional duties have become due thereon under sections 88 to 92; or

(b) at the time the goods were accounted for under subsection 32(1), (2) or (5), in any other case.

(3) For the purpose of paragraph 1*(a)*, an officer may demand payment in respect of a conveyance of an amount of money of a value equal to the value of the conveyance at the time the notice is served, as determined by the Minister.

Ottawa, le 28 juin 1991

OBJET

INFRACTIONS DANS LE CONTRÔLE DU FRET

Le présent mémorandum décrit les infractions les plus courantes dans le contrôle du fret et il établit des lignes directrices concernant les sanctions que peuvent invoquer les Douanes.

Législation

L'article 124 de la *Loi sur les douanes* autorise l'imposition de sanctions en cas d'infraction à la législation douanière, dont la *Loi sur les douanes*.

Confiscation compensatoire

124. (1) L'agent qui croit, pour des motifs raisonnables, à une infraction à la présente loi ou à ses règlements du fait de marchandises ou de moyens de transport peut, si on ne les trouve pas ou si leur saisie est problématique, réclamer par avis écrit au contrevenant :

a) soit le paiement du montant déterminé conformément au paragraphe (2) ou (3), selon le cas;

b) soit le paiement du montant inférieur ordonné par le Ministre.

(2) Pour l'application de l'alinéa (1)*a)*, s'il s'agit de marchandises, le paiement que peut réclamer l'agent est celui du total de leur valeur en douane et des droits éventuellement perçus sur elles, calculés au taux applicable :

a) au moment de la signification de l'avis, si elles n'ont pas fait l'objet de la déclaration en détail ou de la déclaration provisoire prévues au paragraphe 32(1), (2) ou (5) ou si elles sont passibles des droits ou droits supplémentaires prévus aux articles 88 à 92;

b) au moment où elles ont fait l'objet de la déclaration en détail ou de la déclaration provisoire prévues au paragraphe 32(1), (2) ou (5), dans les autres cas.

(3) Pour l'application de l'alinéa (1)*a)*, s'il s'agit de moyens de transport, le paiement que peut réclamer l'agent est celui de leur contre-valeur, déterminée par le ministre, au moment de la signification de l'avis.

. . . 2

(4) For the purpose of calculating the amount of money referred to in subsection (2), where the value for duty of goods cannot be ascertained, the value of the goods at the time the notice is served under subsection (1), as determined by the Minister, may be substituted for the value for duty thereof.

(5) Service of the notice referred to in subsection (1) is sufficient if it is sent by registered mail addressed to the person on whom it is to be served at his latest known address.

(4) Dans les cas où, pour les calculs visés au paragraphe (2), il est impossible d'établir la valeur en douane des marchandises, on peut y substituer leur valeur, déterminée par le ministre, au moment de la signification de l'avis.

(5) Il suffit, pour que l'avis prévu au paragraphe (1) soit considéré comme signifié, qu'il soit envoyé en recommandé à la dernière adresse connue du destinataire.

GUIDELINES AND GENERAL INFORMATION

1. In this Memorandum,

(a) COMAT or company owned material means goods owned by the transporter;

(b) contravention means a violation of any provision of the *Customs Act* or the regulations;

(c) conveyance means any vehicle, container, aircraft or waterborne craft or any other contrivance or container that is used to move persons or goods;

(d) duties means any duties or taxes levied on imported goods under the *Customs Tariff*, the *Excise Tax Act*, the *Excise Act*, the *Special Import Measures Act* or any other law relating to Customs;

(e) in bond goods refers to goods that have been imported but have not been released;

(f) transporter refers to every person who transports or who causes to be transported within Canada goods that have been imported but have not been released.

2. Transporters are liable for all duties on the in bond goods they carry unless the cargo has been disposed of lawfully, and warehouse operators are liable for all duties on in bond goods in their keeping unless the goods have been disposed of lawfully.

3. Section 124 of the *Customs Act* authorizes the Department to invoke sanctions against those who contravene the Act or regulations. The maximum sanction for a contravention in regards to a conveyance is a sum equal to the value of the conveyance and, for a contravention in regards to goods, the sanction may be a sum equal to the value of the goods plus the duties payable.

LIGNES DIRECTRICES ET RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

1. Dans ce mémorandum,

a) MATCIE ou matériel appartenant à la compagnie désigne les marchandises qui appartiennent au transporteur;

b) infraction s'entend d'une violation de toute disposition de la *Loi sur les douanes* ou des règlements connexes;

c) moyen de transport signifie tout véhicule, conteneur, aéronef ou embarcation ou tout autre dispositif qui est utilisé pour déplacer des personnes ou des marchandises;

d) droits s'entend des droits ou des taxes imposés sur les marchandises importées en vertu du *Tarif des douanes*, de la *Loi sur la taxe d'accise*, de la *Loi sur l'accise*, de la *Loi sur les mesures spéciales d'importation* ou de toute autre loi relative aux Douanes;

e) marchandises en douane désigne les marchandises qui ont été importées mais dont la mainlevée n'a pas été accordée;

f) transporteur s'entend de toute personne qui transporte ou fait transporter au Canada des marchandises qui ont été importées mais dont la mainlevée n'a pas été accordée.

2. Les transporteurs sont redevables de tous les droits sur les marchandises en douane qu'ils transportent à moins qu'il n'ait été disposé du fret en conformité avec la loi. Les exploitants d'entrepôt sont redevables de tous les droits exigibles sur les marchandises en douane qui leur sont confiées, à moins qu'il n'en ait été disposé conformément à la loi.

3. L'article 124 de la *Loi sur les douanes* autorise le Ministère à appliquer des sanctions à ceux qui contreviennent à la loi ou aux règlements connexes. La sanction maximale pour une contravention lorsqu'il s'agit d'un moyen de transport est une somme égale à sa valeur et, lorsqu'il s'agit de marchandises, une somme égale à leur valeur majorée des droits exigibles.

4. The Minister of National Revenue has directed Customs Officers to apply lesser sanctions in these cases:

(a) **Unlawful Delivery** — $400 for each shipment

This is a contravention of sections 19, 20, 31 and 32 of the *Customs Act*. It occurs when in bond goods are delivered by a transporter to the importer or consignee before Customs release. In addition, in the event that the importer does not account for the goods, the transporter is liable for the duties payable on the goods.

(b) **Unlawful Removal from a Sufferance Warehouse** — $400 for each shipment

This is a contravention of sections 28, 31 and 32 of the *Customs Act*. It occurs when a sufferance warehouse operator allows in bond goods to be removed from the warehouse without Customs authority. In addition, in the event that the importer does not account for goods, the warehouse operator is liable for the duties payable on the goods.

(c) **Failure to Report Goods to Customs — Inbound** — $400 for each shipment

This is a contravention of section 12 of the *Customs Act* and of section 3 of the Reporting of Imported Goods Regulations. It occurs when unreported in bond goods are found during a Customs check of a conveyance.

Note: Unreported goods will be seized when the goods are COMAT, or when they are carried in a conveyance owned by or under contract to the importer or shipper.

(d) **Failure to Report Goods to Customs** — $400 for each shipment

This is a contravention of section 15 of the *Customs Act*. It occurs when a person has in his/her possession in bond goods and who believes on reasonable grounds that the provisions of the *Customs Act* have not been complied with and fails to forthwith report to Customs that he/she has these goods in his/her possession.

(e) **Failure to Report Conveyances to Customs — Inbound**

First contravention — $200
Subsequent contraventions — $800

This is a contravention of section 12 of the *Customs Act*. It occurs when any conveyance is not reported at the nearest Customs office after it enters Canada or Canadian airspace (subject to the exceptions set in the Reporting of Imported Goods Regulations) or the territorial seas of Canada.

4. Le ministre du Revenu national a ordonné aux agents des douanes d'appliquer les sanctions les moins sévères dans les cas suivants :

a) **Livraison illégale** — 400 $ par expédition

Cette violation des articles 19, 20, 31 et 32 de la *Loi sur les douanes* se produit lorsqu'un transporteur livre des marchandises en douane à l'importateur ou au destinataire sans en obtenir la mainlevée des Douanes. En outre, si l'importateur ne déclare pas les marchandises en détail, le transporteur est redevable des droits exigibles sur les marchandises.

b) **Enlèvement illégal d'un entrepôt d'attente** — 400 $ par expédition

Cette violation des articles 28, 31 et 32 de la *Loi sur les douanes* se produit lorsqu'un exploitant d'entrepôt d'attente permet l'enlèvement de marchandises en douane de l'entrepôt sans l'autorisation des Douanes. De plus, si l'importateur ne déclare pas les marchandises en détail, l'exploitant d'entrepôt est redevable des droits exigibles sur les marchandises.

c) **Défaut de déclaration des marchandises aux Douanes — à l'arrivée** — 400 $ par expédition

Cette violation de l'article 12 de la *Loi sur les douanes* et de l'article 3 du Règlement sur la déclaration des marchandises importées se produit lorsque des marchandises en douane qui n'ont pas été déclarées sont découvertes lors d'un contrôle d'un moyen de transport par les Douanes.

Nota : Les marchandises non déclarées sont saisies lorsqu'il s'agit de MATCIE ou lorsqu'elles sont transportées dans un moyen de transport appartenant à l'importateur ou à l'expéditeur ou qu'il a loué par contrat.

d) **Défaut de déclaration des marchandises aux Douanes** — 400 $ par expédition

Cette violation de l'article 15 de la *Loi sur les douanes* se produit lorsqu'une personne a en sa possession des marchandises en douane et que cette personne a des motifs raisonnables de croire que les dispositions de la *Loi sur les douanes* n'ont pas été respectées, mais omet de signaler immédiatement aux Douanes que ces marchandises se trouvent en sa possession.

e) **Défaut de déclaration de moyens de transport aux Douanes — à l'arrivée**
Première infraction — 200 $
Récidives — 800 $

Cette violation de l'article 12 de la *Loi sur les douanes* se produit lorsqu'un moyen de transport n'est pas déclaré au bureau de douane le plus près après son entrée au Canada ou dans l'espace aérien du Canada (sous réserve des exceptions prévues par le Règlement sur la déclaration des marchandises importées) ou dans les eaux territoriales du Canada.

(f) **Failure to Report In Bond Cargo to Customs — Outbound** — $100 for each contravention

This is a contravention of section 95 of the *Customs Act* and of section 3 of the Reporting of Exported Goods Regulations. It occurs when in bond goods are exported and the transporter fails to present a validated cargo control document or an in-transit manifest. In addition, the transporter is liable for duties payable on the goods unless he/she can present satisfactory evidence that the goods reached a foreign destination.

(g) **Failure to Present Marine Outward Reports Within the Prescribed Time Limits** — $100 for each contravention

This is a contravention of section 95 of the *Customs Act* and of section 4 of the Reporting of Exported Goods Regulations. It occurs when a carrier presents an interim report of goods exported by marine mode then fails to present a final report on or before the fourth business day following the day that the goods were exported.

(h) **Moving In Bond Goods Without Customs Authority** — $50 for each shipment

This is a contravention of sections 19, 20 and 31 of the *Customs Act*. It occurs when a transporter fails to present a new cargo control document or remanifest to Customs before moving goods from a warehouse controlled by one long room to a warehouse controlled by another long room.

(i) **Holding In Bond Goods in Areas Unauthorized by Customs** — $50 for each shipment

This is a contravention of sections 19 and 20 of the *Customs Act*. It occurs when in bond goods are held in any area unauthorized by Customs.

(j) **Incorrect Train Inward Report** — $50 for each contravention

This is a contravention of section 12 of the *Customs Act* and of section 3 of the Reporting of Imported Goods Regulations. It occurs when rail cars reported on an inward report as sealed are found to be unsealed or when loaded or empty cars are found which were not listed on the train inward report.

f) **Défaut de déclaration du fret en douane aux Douanes — à la sortie** — 100 $ par infraction

Cette violation de l'article 95 de la *Loi sur les douanes* et de l'article 3 du Règlement sur la déclaration des marchandises exportées se produit lorsque des marchandises en douane sont exportées et que le transporteur omet de présenter un document de contrôle du fret validé ou un manifeste de transit. En outre, le transporteur est redevable des droits exigibles sur les marchandises à moins qu'il ne puisse présenter une preuve satisfaisante du fait que les marchandises ont atteint une destination à l'étranger.

g) **Défaut de présentation d'une déclaration de sortie maritime dans le délai réglementaire** — 100 $ par infraction

Cette violation de l'article 95 de la *Loi sur les douanes* et de l'article 4 du Règlement sur la déclaration des marchandises exportées se produit lorsqu'un transporteur présente une déclaration provisoire de marchandises exportées par mode maritime, puis omet de présenter une déclaration définitive au plus tard le quatrième jour ouvrable suivant l'exportation des marchandises.

h) **Déplacement de marchandises en douane sans l'autorisation des Douanes** — 50 $ par expédition

Cette violation des articles 19, 20 et 31 de la *Loi sur les douanes* se produit lorsqu'un transporteur omet de présenter un nouveau document de contrôle du fret ou un nouveau manifeste aux Douanes avant de déplacer des marchandises d'un entrepôt contrôlé par une salle des comptoirs à un entrepôt contrôlé par une autre salle des comptoirs.

i) **Conservation de marchandises en douane dans des endroits non autorisés par les Douanes** — 50 $ par expédition

Cette violation des articles 19 et 20 de la *Loi sur les douanes* se produit lorsque des marchandises en douane sont conservées dans un endroit non autorisé par les Douanes.

j) **Déclaration d'entrée ferroviaire inexacte** — 50 $ par infraction

Cette violation de l'article 12 de la *Loi sur les douanes* et de l'article 3 du Règlement sur la déclaration des marchandises importées se produit lorsqu'il est constaté que des wagons déclarés comme étant scellés sur une déclaration d'entrée ne le sont pas ou lorsque sont découverts des wagons chargés ou vides ne figurant pas sur la déclaration d'entrée ferroviaire.

(k) **Incorrect Train Outward Reports** — $50 for each contravention

This is a contravention of section 95 of the *Customs Act*. In the case of unreported cars, it is also a contravention of section 3 of the Reporting of Exported Goods Regulations. It occurs when rail cars reported as sealed on an outward report are found unsealed or when loaded or empty cars are found which were not listed on the train outward report.

(l) **Broken or Tampered With Seals** — $400 for each contravention

This is a contravention of section 3 of the Transportation of Goods Regulations. It occurs when Customs seals or seals approved by the Deputy Minister applied to conveyances, containers or bar boxes have been tampered with or broken without Customs authority. In addition, it is an offence under section 157 of the *Customs Act* to tamper with a seal or break a seal. Any person who wilfully does so may be prosecuted.

(m) **Lost or Unaccounted In Bond Goods** — $100 for each shipment

This is a contravention of sections 19, 20, 31 and 32 of the *Customs Act*. It occurs when, after a designated period of time, a transporter cannot produce in bond goods which he/she reported, or produce evidence showing lawful disposition of the goods, or prove that the goods never entered Canada. The transporter is liable for all the duties lawfully payable on the goods. This contravention also occurs when, after a designated period of time, a sufferance warehouse operator cannot produce in bond goods in his/her keeping, or produce evidence showing lawful disposition of the goods. The sufferance warehouse operator is liable for all duties lawfully payable on the goods.

(n) **Failure to Report Goods to Customs — Outbound** — $400 for each shipment

This is a contravention of section 95 of the *Customs Act* and of section 3 of the Reporting of Exported Goods Regulations. It occurs when a transporter fails to present a complete report, including required export permits, prior to the export of goods previously detained by Customs under section 101 of the *Customs Act*.

Note: The sanction is not to be applied unless the goods had been clearly marked as detained.

k) **Déclaration de sortie ferroviaire inexacte** — 50 $ par infraction

Il s'agit d'une violation de l'article 95 de la *Loi sur les douanes*. Dans le cas des wagons non déclarés, c'est aussi une violation de l'article 3 du Règlement sur la déclaration des marchandises exportées. Elle se produit lorsqu'il est constaté que des wagons déclarés comme étant scellés sur une déclaration de sortie ne le sont pas ou lorsque sont découverts des wagons chargés ou vides ne figurant pas sur la déclaration de sortie ferroviaire.

l) **Rupture ou altération des sceaux** — 400 $ par infraction

Cette violation de l'article 3 du Règlement sur le transit des marchandises se produit lorsque des sceaux délivrés ou approuvés par le Sous-ministre apposés sur des moyens de transport, des conteneurs ou des armoires de bar ont été altérés ou rompus sans l'autorisation des Douanes. En outre, altérer ou rompre un sceau constitue une violation de l'article 157 de la *Loi sur les douanes*. Toute personne qui le fait sciemment peut être poursuivie.

m) **Marchandises en douane perdues ou non déclarées en détail** — 100 $ par expédition

Cette violation des articles 19, 20, 31 et 32 de la *Loi sur les douanes* se produit lorsque, après une période désignée, un transporteur ne peut produire des marchandises en douane qu'il a déclarées, ou ne peut produire une preuve indiquant qu'il a été disposé des marchandises conformément à la loi, ou prouver que les marchandises ne sont jamais entrées au Canada. Le transporteur est redevable de tous les droits légalement exigibles sur les marchandises. Cette infraction se produit aussi lorsque, après une période désignée, un exploitant d'entrepôt d'attente ne peut produire des marchandises en douane qui lui ont été confiées, ou ne peut produire une preuve indiquant qu'il en a été disposé conformément à la loi. L'exploitant d'entrepôt d'attente est redevable de tous les droits légalement exigibles sur les marchandises.

n) **Défaut de déclaration des marchandises aux Douanes — à la sortie** — 400 $ par expédition

Cette violation de l'article 95 de la *Loi sur les douanes* et de l'article 3 du Règlement sur la déclaration des marchandises exportées se produit lorsqu'un transporteur omet de présenter une déclaration complète, y compris les licences d'exportation requises, avant l'exportation de marchandises retenues auparavant par les Douanes en vertu de l'article 101 de la *Loi sur les douanes*.

Nota : Il ne peut y avoir infraction s'il n'est pas clairement indiqué sur les marchandises qu'elles sont retenues.

(o) **Failure to Report Outbound Cargo to Customs — Softwood Lumber Export Charge Program**

First contravention — warning and advice
Second contravention — $200 for each shipment
Subsequent contraventions — $400 for each shipment

This is a contravention of section 95 of the *Customs Act* and of section 3 of the Reporting of Exported Goods Regulations. It occurs when a transporter fails or has failed to present a complete report, including the required softwood lumber Export Notice, prior to the export of goods.

(p) **Running the Port**
First contravention — $400
Subsequent contraventions — $2000

This is a contravention of sections 11, 12 and 13 of the *Customs Act*. It occurs when a transporter passes through the precinct of a Customs office without stopping, or if, having stopped, leaves the precinct of the Customs office without Customs authority.

(q) **Failure to Transport Passengers and Crew to Customs**

First contravention — $200
Subsequent contraventions — $800

This is a contravention of subsection 11(3) of the *Customs Act*. It occurs when the transporter fails to transport passengers and crew forthwith to a Customs office.

(r) **Transporting In Bond Goods Without Security**
First contravention — $200
Subsequent contraventions— $800

This is a contravention of section 20 of the *Customs Act* and of paragraphs 3(1)*(a)* and 3(1)*(b)* of the Transportation of Goods Regulations. It occurs when an unbonded transporter carries in bond goods using a false carrier code or using a legitimate carrier code without authority.

(s) **Failure to Report Waste for Disposal to Customs**

First contravention — $10,000 plus exportation of the shipment
Second contravention — $25,000 plus exportation of the shipment
Subsequent contraventions — value of the conveyance plus exportation of the shipment

This is a contravention of section 12 of the *Customs Act* and occurs when waste for disposal, including household garbage, is documented on a Customs cargo control document in a false or misleading manner, so as to hide the true nature of the shipment.

o) **Défaut de déclaration du fret à la sortie aux Douanes — Programme du droit à l'exportation de produits de bois d'oeuvre**
Première infraction — avertissement et avis
Deuxième infraction — 200 $ par expédition
Infractions ultérieures — 400 $ par expédition

Cette violation de l'article 95 de la *Loi sur les douanes* et de l'article 3 du Règlement sur la déclaration des marchandises exportées se produit lorsqu'un transporteur omet ou a omis de présenter une déclaration complète, y compris l'avis d'exportation de produits de bois d'oeuvre qui est requis, avant l'exportation des marchandises.

p) **Défaut délibéré d'arrêt au bureau de douane**
Première infraction — 400 $
Récidives — 2000 $

Cette violation des articles 11, 12 et 13 de la *Loi sur les douanes* se produit lorsqu'un transporteur traverse les limites d'un bureau de douane sans s'arrêter ou lorsque, après s'y être arrêté, les quitte sans l'autorisation des Douanes.

q) **Défaut de transport des marchandises et de l'équipage jusqu'aux Douanes**
Première infraction — 200 $
Récidives — 800 $

Cette violation du paragraphe 11(3) de la *Loi sur les douanes* se produit lorsque le transporteur omet de transporter les marchandises et l'équipage immédiatement jusqu'à un bureau de douane.

r) **Transport de marchandises en douane sans garantie**
Première infraction — 200 $
Récidives — 800 $

Cette violation de l'article 20 de la *Loi sur les douanes* et des alinéas 3(1)*a)* et 3(1)*b)* du Règlement sur le transit des marchandises se produit lorsqu'un transporteur non cautionné transporte des marchandises en douane en utilisant un faux code de transporteur ou en utilisant un code de transporteur légitime sans autorisation.

s) **Défaut de produire une déclaration à l'intention des Douanes dans le cas de déchets importés aux fins d'élimination**
Première infraction — 10 000 $ plus exportation de l'expédition
Deuxième infraction — 25 000 $ plus exportation de l'expédition
Infractions ultérieures — valeur du moyen de transport plus exportation de l'expédition

Cette violation de l'article 12 de la *Loi sur les douanes* se produit lorsque les déchets importés aux fins d'élimination, y compris les ordures ménagères, sont faussement désignés sur un document de contrôle du fret ou d'une manière trompeuse qui cache la véritable nature de l'expédition.

5. Other contraventions of the *Customs Act* or regulations should be referred to the:

Department of National Revenue
Customs and Excise
Ottawa, Ontario
K1A 0L5

Attention: Cargo Policy and Administration

6. Cargo control contraventions are generally documented on form K 100B, Notice of Ascertained Forfeiture. In some circumstances, goods and conveyances will be seized as forfeit, and documented on form K 19, Seizure Receipt.

7. Form K 100A, Contravention Inquiry, is used to solicit additional information about a possible cargo control contravention. The recipient has 30 days from the date of issue to send this information to the Customs office indicated on the form K 100A. On the basis of the information provided, a form K 100B may be issued. If no representations are made, a form K 100B will be issued.

8. A form K 100B may also be issued on the basis of information acquired through other means, such as, an outturn check, a Customs Tracer, form A 19, or a voluntary entry prepared by an importer. In such cases, form K 100A need not be issued.

9. The amount demanded on the form K 100B should be paid at the Customs office indicated on the form within 30 days of the date of issue. Payment does not have to be made in order to appeal the notice.

10. Appeals must be made within 30 days of the date of issue of the form K 100B. Appeals must be made in writing to the Customs Officers who served the notice or to an officer at the Customs office closest to the location where the notice was served.

Outstanding Duties

11. Where penalty action has been initiated and the duties lawfully owing on the goods are outstanding, the importer, carrier or warehouse operator will be contacted to collect the duties.

5. Les autres infractions à la *Loi sur les douanes* ou aux règlements connexes doivent être renvoyées au :

Ministère du Revenu national
Douanes et Accise
Ottawa (Ontario)
K1A 0L5

À l'attention de : Politique et administration — Fret

6. Il est généralement fait état des infractions dans le contrôle du fret sur la formule K 100B, Avis de confiscation compensatoire. Dans certaines circonstances, les marchandises et les moyens de transport sont saisis à titre de confiscation et il en est fait état sur la formule K 19, Reçu pour saisie.

7. La formule K 100A, Demande de renseignements, est utilisée pour solliciter des renseignements additionnels sur une infraction possible dans le contrôle du fret. Le destinataire dispose de 30 jours à compter de la date de délivrance de la formule K 100A pour transmettre les renseignements demandés au bureau de douane indiqué. Les renseignements fournis peuvent donner lieu à la délivrance d'une formule K 100B. À défaut d'observations de la part du destinataire, une formule K 100B est délivrée.

8. Une formule K 100B, peut être délivrée en raison des renseignements obtenus par suite d'un écor, de recherches, d'une Note circulante — Douanes, formule A 19, ou d'une déclaration volontaire remplie par un importateur. Dans de telles circonstances, il n'est pas nécessaire de délivrer une formule K 100A.

9. Le montant exigé sur la formule K 100B doit être versé au bureau de douane indiqué, dans les 30 jours de la date de délivrance de la formule. Il peut y avoir appel de l'avis sans qu'il n'y ait paiement.

10. Tout appel doit être interjeté dans les 30 jours de la date de délivrance de la formule K 100B. L'appel doit être interjeté par écrit aux agents des douanes qui ont signifié l'avis ou à un agent au bureau de douane le plus près de l'endroit où l'avis a été signifié.

Droits en souffrance

11. Lorsqu'une activité d'amende a été entreprise et que les droits légalement dus sur ces marchandises sont en souffrance, l'importateur, le transporteur ou l'exploitant d'entrepôt sera contacté afin de percevoir les droits.

12. In cases where the importer is liable for duties, he will be notified in writing to submit a voluntary entry on form B 3, Canada Customs Coding Form, within 30 days.

13. Where the carrier or the warehouse operator is liable for the duties, payment shall be requested on form K 23, Invoice. Receipt of payment will be acknowledged on form K 21, Cash Receipt.

12. Lors de cas où l'importateur doit répondre des droits, il sera avisé par écrit de soumettre une déclaration volontaire sur la formule B 3, Douanes Canada — Formule de codage, dans les 30 jours.

13. Lorsque le transporteur ou l'exploitant d'entrepôt doit répondre des droits, le paiement sera demandé sur la formule K 23, Facture. Le reçu du paiement sera accusé sur la formule K 21, Reçu de caisse.

REFERENCES

ISSUING OFFICE —

Cargo and Release Division

LEGISLATIVE REFERENCES —

Reporting of Imported Goods Regulations
Transportation of Goods Regulations
Reporting of Exported Goods Regulations

HEADQUARTERS FILE —

7920-0, 7920-1

SUPERSEDED MEMORANDA "D"—

D3-8-1, October 1, 1988

OTHER REFERENCES —

D3-1-1, D3-2-1, D3-4-1, D3-6-1, D3-6-2, D3-6-3, D3-7-1

SERVICES PROVIDED BY THE DEPARTMENT ARE AVAILABLE IN BOTH OFFICIAL LANGUAGES.

THIS MEMORANDUM IS ISSUED UNDER THE AUTHORITY OF THE DEPUTY MINISTER OF NATIONAL REVENUE, CUSTOMS AND EXCISE.

June 28, 1991

RÉFÉRENCES

BUREAU DE DIFFUSION —

Division du fret et de la mainlevée

RÉFÉRENCES LÉGALES —

Règlement sur la déclaration des marchandises importées
Règlement sur le transport des marchandises en transit
Règlement sur la déclaration des marchandises exportées

DOSSIER DE L'ADMINISTRATION CENTRALE —

7920-0, 7920-1

CECI ANNULE LES MÉMORANDUMS «D» —

D3-8-1, 1 octobre 1988

AUTRES RÉFÉRENCES —

D3-1-1, D3-2-1, D3-4-1, D3-6-1, D3-6-2, D3-6-3, D3-7-1

LES SERVICES FOURNIS PAR LE MINISTÈRE SONT DISPONIBLES DANS LES DEUX LANGUES OFFICIELLES.

CE MÉMORANDUM A L'APPROBATION DU SOUS-MINISTRE DU REVENU NATIONAL, DOUANES ET ACCISE.

28 juin 1991